



# REVUE FORCE DE LA AÉRIENNE

AUTOMNE 2008  
Vol. 1, n.º 3

DU CANADA

## DANS CE NUMÉRO!

**D'élève-officier  
à une mort sans sépulture:**  
Vie et mort du Lt. F.S. Rankin

**Les systèmes d'état-major et la  
Force aérienne canadienne :**  
Deuxième partie

**La résolution des conflits  
axée sur les intérêts**  
et le **soldat déployé**

**À travers les embûches  
et bien plus encore :**  
Cap sur le centenaire de l'aviation du Canada

**CRITIQUES DE LIVRES :**  
**To The Limit**  
**Right-Sizing the PLA**  
**ET ENCORE PLUS!**



PUBLIÉ PAR

LE CENTRE DE GUERRE AÉROSPATIALE  
DES FORCES CANADIENNES

Canada



Défense  
nationale

National  
Defence

**LA REVUE DE LA FORCE AÉRIENNE DU CANADA** est une publication officielle du Chef d'état-major de la Force aérienne du Canada (CEMFA) publiée sur une base trimestrielle. Il s'agit d'une tribune permettant d'échanger sur les concepts, les questions et les idées centrales et cruciales en lien avec la puissance aérospatiale. La revue a pour vocation de disséminer les idées et les points de vue, non seulement des membres de la Force aérienne, mais aussi des civils qui s'intéressent aux questions relatives à la puissance aérospatiale. Les articles peuvent traiter de la portée de la doctrine de la Force aérienne, de la formation, du leadership, des leçons retenues et des opérations passées, présentes ou futures de la Force aérienne. On accepte également des articles sur des sujets connexes tels que l'éthique, la technologie et l'historique de la Force aérienne. Cette revue est donc destinée à permettre l'expression d'une pensée professionnelle mature sur l'art et la science de la guerre aérienne et joue un rôle clé au sein de la vie intellectuelle de la Force aérienne. Elle sert de véhicule de formation continue et de perfectionnement professionnel pour le personnel militaire de tous les grades, ainsi que pour les membres d'autres forces et les employés d'organismes gouvernementaux et d'universités qui s'intéressent aux questions liées à la Force aérienne.

### **MEMBRES DE LA RÉDACTION**

Rédacteur en chef : Col M.R. Dabros  
Rédacteur principal : Maj. W.A. March

### **COMITÉ DE RÉDACTION**

CGAFC : Maj P.D. Johnston et Maj W.A. March  
État-major interarmées stratégique : Col W.J. Lewis  
CMR : Maj R.W. Stouffer  
DHP : Steve Harris, Ph.D.  
Université du Manitoba : Jim Fergusson, Ph.D.  
Queen's University: Al English, Ph.D.

Publiée par les Services de production du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes  
ISSN 1916-7032

### **RÉDACTEURS ADJOINTS**

Adri Boodoosingh, Lisa Moulton et Françoise Romard

### **CONCEPTION GRAPHIQUE**

Denis Langlois et Luc Leroy

### **ANIMATION DANS LA VERSION ÉLECTRONIQUE**

Hope Smith

[http://www.airforce.forces.gc.ca/cfawc/eLibrary/Journal/Current\\_Issue\\_f.asp](http://www.airforce.forces.gc.ca/cfawc/eLibrary/Journal/Current_Issue_f.asp)

[http://trenton.mil.ca/lodger/cfawc/eLibrary/Journal/Current\\_Issue\\_f.asp](http://trenton.mil.ca/lodger/cfawc/eLibrary/Journal/Current_Issue_f.asp)

### **DIRECTRICE DE LA PRODUCTION**

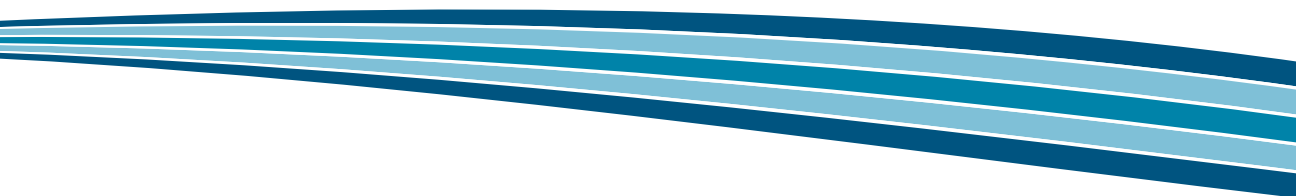
Anne Pennington

Pour des copies de cette publication ou être inclus dans une liste de distribution contactez Anne Pennington à [pennington.ea@forces.gc.ca](mailto:pennington.ea@forces.gc.ca)

### **NOTE AUX LECTEURS ET LECTRICES**

La Revue militaire canadienne est entièrement bilingue; lorsqu'une citation originale a été traduite, le terme [Traduction] dans le renvoi indique que le lecteur trouvera le texte original de la citation dans la version de la Revue rédigée dans l'autre langue officielle du Canada. Afin de faciliter la lecture, le masculin sert de genre neutre pour désigner aussi bien les femmes que les hommes.

LA REVUE DE LA  
**FORCE AÉRIENNE**  
DU CANADA



# MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF

J'ai le plaisir de vous présenter la troisième édition de la Revue de la Force aérienne du Canada, et la première édition publiée pendant mon mandat de rédacteur en chef. La Revue est déjà en train de devenir un incontournable offrant une perspective stimulante, ouverte et professionnelle sur les questions liées à la puissance aérospatiale concernant notre pays. Jusqu'à maintenant, chaque édition a combiné une sélection très appréciée d'articles portant sur un éventail de sujets et des critiques de livres pouvant intéresser les militaires canadiens spécialisés dans le domaine aérospatial.

Grâce à nos efforts, la revue progresse et se développe; elle deviendra bientôt le point de convergence de tous les discours et débats des professionnels de la Force aérienne. Le moment est venu de faire la promotion de la Revue non seulement en tant que source d'articles inspirants, mais également à titre de forum permettant la libre circulation d'idées, d'opinions et de réactions relativement aux articles parus récemment. C'est dans ce but que la Revue de la Force aérienne du Canada inclura désormais une nouvelle section qui permettra aux lecteurs de participer eux aussi aux échanges. Cette nouvelle section, qui s'intitule *À l'avant-garde*, fera également partie des éditions à venir de la Revue. Vous trouverez dans la présente édition les directives à suivre pour pouvoir participer aux discussions de *À l'avant-garde*. Vous constaterez que ces directives ont été conçues de manière à faciliter et à encourager la participation des lecteurs à ce forum voué à l'échange d'opinions et d'idées sur les questions actuelles dont il faut débattre activement dans l'ensemble de la collectivité des professionnels. À ce titre, il vise à permettre d'exprimer davantage que de simples réactions au contenu éditorial de la Revue; les lecteurs peuvent également y faire connaître leurs opinions sur les questions qui les préoccupent actuellement. Je vous encourage donc tous à participer aux nombreuses discussions qui y naîtront sans doute.

Touche finale à nos efforts pour faire de la lecture de la Revue une expérience plus interactive : la présente édition comprend une sélection variée d'articles complets pour piquer votre intérêt et vous donner envie de vous faire entendre. Ces articles comprennent la seconde et dernière partie de notre étude sur l'évolution des systèmes d'état-major dans la Force aérienne canadienne, un récit consacré à la vie d'un cadet du CMR, le Lieutenant Franklin S. Rankin, qui fut d'abord soldat puis aviateur au cours de la Deuxième Guerre mondiale, et un texte portant sur la résolution de conflits incluant une analyse des initiatives récentes visant à ajouter une méthode de gestion des conflits en fonction des intérêts à la formation préparatoire aux missions des Forces canadiennes. Une reproduction d'un discours prononcé en 1952 par le Commodore de l'air Clare Annis au sujet de l'utilisation la plus efficace de la Force aérienne (discours publié pour la première fois dans l'édition de mars 1953 de *Roundel*), et un article d'actualité sur le Centenaire de l'aviation au Canada et quelques critiques de nouveaux livres en librairie complètent cette édition de notre revue.

Nous espérons que cette nouvelle édition de votre revue professionnelle saura vous plaire et il nous tarde de lire vos commentaires sur toutes les questions importantes à vos yeux en ce qui concerne le développement et l'utilisation de la puissance aérospatiale au Canada, que ce soit dans une perspective tactique, opérationnelle, stratégique, technique ou conceptuelle.



Colonel M. R. Dabros, CD  
Rédacteur en chef

## DIRECTIVES SUR LA SOUMISSION DE MANUSCRITS

L'équipe de rédaction de LA REVUE DE LA FORCE AÉRIENNE DU CANADA est intéressée à recevoir des articles, des comptes rendus de livres et de courts textes (qui paraîtront sous les rubriques *Lettres à la rédaction*, *Sujets d'intérêt* et *À l'avant-garde*) portant sur des sujets d'intérêt ou traitant de la portée de la doctrine de la Force aérienne, de la formation, du leadership, des leçons retenues et des opérations passées, présentes ou futures. On accepte également les textes traitant de sujets connexes tels que l'éthique, la technologie et l'histoire de la Force aérienne.

## RUBRIQUES DE LA REVUE

Rubrique	Limite de mots*	Détails
Lettres à la rédaction	50-250	Observations traitant de matériel déjà publié dans la Revue
Articles	3000-5000	Rédigés selon un style académique
Critiques de livres	500-1000	Rédigées selon un style académique et doivent contenir : <ul style="list-style-type: none"> <li>• titre complet du livre (y compris le sous-titre);</li> <li>• nom complet de tous les auteurs tel qu'ils figurent sur la page de titre;</li> <li>• éditeur du livre ainsi que lieu et date de publication;</li> <li>• numéro ISBN et nombre de pages;</li> <li>• une photo de la couverture du livre en image à haute résolution (pas moins de 300 dpi) en format .jpg et mesurant au moins 12 x 18 cm (5 x 7 po).</li> </ul>
Sujets d'intérêt	250-1000	Observations traitant de sujets variés (opérations, exercices et anniversaires) pouvant captiver le lectorat s'intéressant aux questions aérospatiales.
À l'avant-garde	250-2000	Tribune de commentaires, opinions ou réactions portant sur le matériel déjà paru dans la Revue ou sur des sujets pouvant captiver le lectorat intéressé aux questions aérospatiales.

\* excluant les notes en fin de texte

## LES AUTEURS SONT PRIÉS DE RESPECTER LES DIRECTIVES SUIVANTES

- Les articles peuvent être rédigés dans l'une ou l'autre des langues officielles.
- Les auteurs doivent inclure une courte notice biographique (un paragraphe) dans laquelle ils indiquent leur fonction actuelle ou poste et leur numéro de téléphone ainsi que leur adresse électronique.
- Toutes les soumissions seront examinées par des pairs, et le rédacteur avisera les auteurs de l'état de leur article. Tous les manuscrits soumis ne seront pas nécessairement publiés.
- Tous les textes doivent être en format numérique (Microsoft Word ou format RTF). Les fichiers ne doivent pas être protégés par un mot de passe ni contenir de macros. Les textes peuvent être soumis par courrier postal, ou envoyés à l'adresse courriel mentionnée plus bas.
- Tout tableau, image et figure auxiliaires qui accompagne le texte doit être envoyé dans un fichier distinct et dans son format original, c.-à-d. qu'ils ne sont pas incorporés dans le texte. La préférence est accordée aux fichiers vectoriels originaux, les fichiers à haute résolution (pas moins de 300 dpi) en format .psd ou .jpg peuvent aussi être soumis.
- Les autorisations en matière de droit d'auteur d'utiliser du matériel n'étant pas la propriété du ministère de la Défense nationale ou de l'auteur même doivent être fournies. Il incombe à l'auteur d'obtenir et de joindre les autorisations écrites en incluant le nom de l'auteur ou de l'artiste, ainsi que le nom et l'endroit d'édition. Toute soumission qui ne satisfait pas à ces exigences peut être omise de la revue.
- L'éditeur peut fournir des images ou créer des graphiques, au besoin, pour accompagner des articles.
- Les auteurs devraient utiliser l'orthographe indiquée dans le Petit Robert ou l'Oxford English. Au besoin, les notes doivent se trouver à la fin du texte plutôt qu'en bas de page et suivre la norme de présentation du *Chicago Manual of Style*. Pour toute question liée à la rédaction, veuillez vous référer au Guide du rédacteur, au *Little Brown Handbook* ou vous adresser aux Services de production du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes à l'adresse suivante : romard.f@forces.gc.ca.
- Les acronymes et les abréviations doivent être utilisés de façon parcimonieuse.
  - Si leur usage est requis par le texte, le terme complet devra être inscrit lors de la première occurrence, suivi de la forme abrégée entre parenthèses.
  - Si l'on s'en sert dans les tableaux et les figures, le tableau ou la figure devra contenir une liste des abréviations utilisées.
  - Un tableau de toutes les abréviations (accompagnées de leurs termes correspondants) utilisées dans un texte devra être inclus à la fin du texte.
- Le rédacteur se réserve le droit de réviser les manuscrits pour des raisons de style, de grammaire et de concision, mais n'apportera aucun changement de nature éditoriale susceptible d'avoir un effet sur l'intégrité des propos sans avoir préalablement consulté l'auteur.

## POUR OBTENIR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS OU POUR SOUMETTRE UN MANUSCRIT, VEUILLEZ COMMUNIQUER AVEC LE RÉDACTEUR AUX CORDONNÉES SUIVANTES :

Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes  
 8<sup>e</sup> Escadre Trenton  
 C. P. 1000, succ. Forces  
 Astra (Ontario)  
 K0K 3W0  
 À l'attention de : Maj W.A. March  
 march.wa@forces.gc.ca

**Invitation à proposer des articles  
 pour l'édition du printemps 2009 de la  
 Revue de la Force aérienne du Canada  
 Date de tombée: 31 janvier 2009**

## AVERTISSEMENT

Les opinions exprimées dans la Revue n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent aucunement les politiques du Ministère ou des Forces canadiennes. Les textes traitant des derniers développements en matière de doctrine et d'instruction ou dans un domaine quelconque ne confèrent à personne l'autorité d'agir à cet égard. Tous les documents publiés demeurent la propriété du ministère de la Défense nationale et ne peuvent être reproduits sans autorisation écrite.

# DANS CE NUMÉRO



**MOT DU RÉDACTEUR EN CHEF 2**  
**À L'AVANT-GARDE 55**

## ARTICLES

**La résolution des conflits axée sur les intérêts et le soldat déployé 5**

**D'élève-officier à une mort sans sépulture:** Vie et mort du Lieutenant (observateur-tireur) Franklin Sharp Rankin, 1894-1916 **12**

**Les systèmes d'état-major et la Force aérienne canadienne :** Deuxième partie • Une évolution complexe **22**

**Le dilemme posé par la puissance aérienne (réimpression) 36**

## CRITIQUES DE LIVRES

**Right-sizing The People's Liberation Army:** Exploring The Contours Of China's Military **45**

**To the Limit** An Air Cav Huey Pilot in Vietnam **47**

**"Here is Hell"** Canada's Engagement in Somalia **48**



Personnel militaire à bord d'un C117 Globemaster en route vers l'aérodrome de Kandahar en Afghanistan  
Photo: Cpl Simon Duchesne

## SUJETS D'INTÉRÊT

**À travers les embûches et bien plus encore:**  
Cap sur le centenaire de l'aviation du Canada **51**



## La résolution des conflits axée sur les intérêts *et le* soldat déployé

par le Maj Brad Coates

Du point de vue des Forces canadiennes (FC), le thème du Symposium annuel de 2008 sur la résolution des conflits, soit « Conflits axés sur l'identité, sécurité des personnes et consolidation de la paix », est à la fois opportun et important<sup>1</sup>. Les forces armées, en général, et les FC, en particulier, sont des intervenants de longue date dans les domaines de la sécurité humaine et de la consolidation de la paix.

Or, bien que le rôle joué par les FC dans ces domaines ne soit pas toujours reconnu largement, des événements survenus récemment en Afghanistan en ont augmenté la visibilité dans une certaine mesure. Nonobstant cette sensibilisation accrue du public, il existe sans doute encore des lecteurs qui continuent de percevoir les forces armées comme de simples instruments contondants de la puissance de l'État. Pour eux, le titre du présent document – La résolution des conflits axée sur les intérêts et le soldat déployé – s'assimile peut-être à un

oxymoron<sup>2</sup>. D'un tel point de vue, l'idée que des soldats emploient autre chose qu'une démarche axée sur la force pour régler un conflit peut effectivement paraître bizarre. Bien que ce ne soit pas là mon intention première, les pages qui suivent pourraient aussi constituer une introduction utile à certaines des activités entreprises par les forces armées modernes.

Dans le présent document, nous examinons les efforts que les FC ont récemment déployés pour intégrer la résolution des conflits à la satisfaction des parties dans l'instruction préalable au déploiement<sup>3</sup>. Cette instruction a été donnée dans plusieurs unités, mais nous nous limitons ici à son application à la coopération civilo-militaire (COCIM)<sup>4</sup>. Afin de fournir le contexte nécessaire, nous parlons brièvement de la gestion des conflits dans les FC et de la mission menée actuellement en Afghanistan. Puis, nous examinons la nature du travail propre

à la COCIM et certains des défis connexes. Enfin, nous nous penchons sur le rapport entre les aptitudes en matière de résolution des conflits et les opérations de COCIM. Quant à moi, qui suis officier des FC et spécialiste du mode alternatif de règlement des conflits (MARC), je pense que l'inclusion de la gestion des conflits dans l'instruction préalable au déploiement représente un intéressant et important pas en avant. Cela montre fortement que l'on reconnaît de plus en plus la gestion des conflits comme étant une compétence essentielle aux chefs et que l'on accepte les démarches axées sur les intérêts des parties pour régler les différends.

Il faut d'emblée faire quelques mises en garde. Tout d'abord, bien que je sois un officier militaire, je n'ai pas servi en Afghanistan et je ne suis donc pas un expert de la conjoncture militaire ou politique dans ce pays. Les commentaires contextuels généraux que je fais à cet égard sont tirés de la documentation accessible et d'entretiens tenus avec des soldats qui ont servi en Afghanistan. Mes compétences et mes commentaires se limitent essentiellement à la gestion des conflits interpersonnels et à la communication entre les personnes. En deuxième lieu, bien que le terme « déployé » soit parfois employé dans un sens général pour décrire les militaires affectés loin de leur base d'appartenance, dans les paragraphes suivants, le mot est utilisé dans un sens plus restreint pour désigner les militaires déployés dans le contexte des opérations en Afghanistan.

Les FC savent depuis longtemps que la gestion des conflits interpersonnels est un aspect intrinsèque du leadership et un déterminant clé de la réussite des opérations<sup>5</sup>. Par conséquent, les membres des FC ont, au cours de leur histoire, eu recours à plusieurs mécanismes de règlement des différends, y compris l'accès à la hiérarchie de l'organisation et un système interne de règlement des griefs. En 2001, on a ajouté au système de gestion des conflits dans les FC en adoptant un programme de règlement alternatif des conflits (MARC)<sup>6</sup>. Ce programme procure deux grandes catégories de services : l'instruction et les interventions. En effet,

une formation sur la gestion des conflits et la communication est offerte par le biais de toute une gamme d'instruments de perfectionnement professionnel et de développement des chefs; par ailleurs, divers services d'intervention sont fournis, y compris l'encadrement, la médiation et la facilitation dans le contexte des conflits.

Certes, les responsables du programme MARC des FC sont conscients de la nécessité de fournir des mécanismes de résolution des différends par réaction, mais le programme a pour principal objet de permettre aux intéressés de s'attaquer rapidement et à l'amiable à leurs différends interpersonnels; pour cela, il favorise l'acquisition des compétences nécessaires et de la confiance voulue, tout en orientant les choses dans le bon sens. Quand l'intervention d'une tierce partie est nécessaire, on recourt à une méthode non dirigée axée sur les intérêts. Celle-ci a pour objet de briser le paradigme accusatoire et juridique propre aux démarches traditionnelles de résolution des conflits, en faisant passer des intervenants aux participants la responsabilité d'élaborer une solution et en visant à produire des résultats conjoints plutôt qu'unilatéraux. La théorie du règlement des différends axée sur les intérêts pose que les positions adoptées par les adversaires découlent souvent de facteurs sous-jacents plus fondamentaux<sup>7</sup>. Ces facteurs (intérêts, besoins, préoccupations, etc.) sont les raisons pour lesquelles certaines positions sont adoptées, ou certaines revendications faites, dans le contexte d'un différend. La théorie susmentionnée dit qu'en cernant et en étudiant ces facteurs causaux clés, on peut exercer une influence profonde sur les conflits, car on peut alors favoriser la compréhension, renforcer les relations et ouvrir la porte à la résolution des problèmes axée sur les gains mutuels et la collaboration.

À la lumière de ce contexte, tournons-nous maintenant vers l'Afghanistan. En janvier 2008, environ 2 500 soldats canadiens participaient à la mission de la Force internationale d'assistance à la sécurité constituée par l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN)<sup>8</sup>. La majorité des activités des FC ont lieu dans le sud-est de l'Afghanistan, soit dans la province



de Kandahar; il s'agit d'une région peu peuplée comprenant un grand centre urbain, soit la ville de Kandahar, et de nombreux petits villages. Du point de vue socioéconomique, le pachtou est la principale langue et l'islam, la religion dominante. L'économie est surtout agricole.

Certes, 2 500 soldats constituent un contingent important, mais quand on songe à l'opération globale menée en Afghanistan, la contribution des FC ne représente qu'une partie d'une entreprise multinationale et multipartite beaucoup plus vaste faisant intervenir des dizaines de pays et de multiples organisations internationales et non gouvernementales. C'est, à n'en pas douter, une opération gigantesque et complexe. À certains égards, la situation actuelle en Afghanistan est un exemple paradigmatique du défi du développement moderne : c'est une lutte entre les exigences interdépendantes du développement et la stabilité. D'une part, il faut une certaine stabilité pour créer un environnement où le développement pourra se produire et, d'autre part, un certain degré de développement est nécessaire pour favoriser la stabilité sociale et politique. En raison des tensions opposées ainsi engendrées, diverses activités concurrentes ont lieu en Afghanistan sur les plans du développement et de la sécurité.

Dans cette gamme d'activités, les FC concentrent leurs efforts dans trois grands domaines : la sécurité, l'encadrement et la reconstruction, les activités de COCIM tombant dans la dernière catégorie, soit celle de la reconstruction et du développement<sup>9</sup>. Bien que les travaux particuliers accomplis par les équipes de COCIM varient d'une opération à l'autre, la doctrine de l'OTAN définit la COCIM comme suit : « Coordination et coopération, en soutien de la mission, entre le commandant OTAN et les acteurs civils, y compris la population nationale et les autorités locales, ainsi que les organisations et agences nationales, internationales et non gouvernementales<sup>10</sup>. » En d'autres mots, la COCIM favorise la réalisation des objectifs opérationnels par le biais des intervenants locaux et internationaux qui travaillent au règlement des problèmes de développement. Bien que les unités de COCIM des

FC disposent de certaines ressources internes, un aspect important de leur travail consiste à harmoniser les besoins des collectivités locales avec les capacités des fournisseurs de services éventuels. Un fait récent observé dans le village de Kharout illustre simplement la nature de ce travail. L'activité socioéconomique dans le petit village agricole avait été perturbée par un canal d'irrigation de cinq mètres de largeur qui traversait le village en son centre. C'était un obstacle infranchissable (si l'on excepte un pont de fortune fait de billes de bois) qui, à toutes fins utiles, divisait le village en deux. La situation entravait sérieusement les activités du village en obligeant les véhicules à faire de longs détours et en perturbant la plupart des activités socioéconomiques quotidiennes<sup>11</sup>. Afin de régler le problème, les équipes de COCIM se sont réunies avec les chefs locaux pour élaborer une solution et répondre aux besoins de la collectivité. Dans ce cas, on a embauché un concepteur de ponts et des ouvriers locaux pour réaliser le projet de construction.

Bien qu'à première vue, un projet de ce genre puisse paraître fort simple, en réalité, c'est souvent une formidable tâche que de coordonner les activités et les besoins d'une gamme hétérogène d'intervenants locaux et internationaux. Même dans des circonstances idéales, les entreprises multipartites de cette nature comportent de multiples risques de malentendu et de désaccord. Loin d'être idéales, les conditions en Afghanistan sont compliquées par un amalgame d'obstacles environnementaux et culturels de taille. Ce qui importe d'une façon fondamentale relativement au contexte opérationnel, c'est que les activités de reconstruction du pays ont lieu en même temps que les opérations de combat. L'absence d'un accord de paix influe grandement sur le cours des choses. Cela accroît le risque non seulement pour les équipes de COCIM, mais aussi pour les ouvriers locaux et les collectivités. En d'autres mots, il y a souvent des répercussions pour les Afghans qui coopèrent avec les organismes pro-gouvernementaux tels que les FC, ou qui donnent l'impression de coopérer avec eux<sup>12</sup>.

Aux conditions contextuelles difficiles s'ajoute tout un éventail d'obstacles culturels. Dans un sens sociologique, le mot « culture » désigne les façons de penser et d'agir qui aident à faire la distinction entre les membres d'une société et ceux d'une autre<sup>13</sup>. Quand on applique cette définition au Canada et à l'Afghanistan, il existe une pléthore de différences culturelles pouvant éventuellement influencer sur les rapports entre les membres des deux sociétés<sup>14</sup>. À cet égard, une considération particulièrement évidente dans la discussion actuelle concerne ce que les anthropologues des sociétés appellent le « contexte », c'est-à-dire la multitude d'activités qui entourent les communications entre les personnes et les groupes et qui influent sur elles<sup>15</sup>. Selon Hall, les sociétés sont souvent divisées en deux groupes : celles à contexte discret et celles à contexte dominant. Les sociétés à contexte discret, telles que celles du Canada et des États-Unis, se caractérisent par des communications directes et explicites dans lesquelles la précision de la terminologie est importante, et où les communications mêmes sont couramment perçues comme étant indépendantes les unes des autres ou compartimentées. En revanche, dans les sociétés à contexte dominant, telles celles de l'Afrique et de l'Asie, les communications tendent à être indirectes et implicites. Au lieu d'être perçues comme des éléments isolés, elles tendent à être interprétées à la lumière de l'ensemble de la trame sociale dans laquelle elles ont lieu<sup>16</sup>. Cela étant, où l'Afghanistan se situe-t-il dans la taxonomie des contextes culturels? Il existe peu de renseignements sur l'Afghanistan dans la documentation, mais une extrapolation faite à partir de ce qui a été écrit sur des pays voisins sur les plans culturel et géographique porte à croire que la société afghane en est une à contexte dominant<sup>17</sup>. Il est évident qu'une évaluation contextuelle de ce genre est un instrument analytique sommaire, mais elle met effectivement en lumière certains obstacles auxquels les équipes de COCIM risquent de se heurter. Elle montre notamment que les étrangers risquent d'avoir du mal à s'intégrer rapidement dans les sociétés telles que celle de l'Afghanistan et à y fonctionner.

Après avoir examiné brièvement les opérations de COCIM en Afghanistan et certains des défis leur étant connexes, passons maintenant au sujet de l'instruction sur la résolution des conflits. Avant d'aborder ce thème en détail, il est utile de situer la résolution des conflits dans le cadre plus large de la préparation du déploiement. Comme les autres militaires des FC, les équipes de COCIM subissent une longue période d'instruction avant de se déployer. L'instruction porte sur des activités allant de l'acquisition de compétences militaires générales à des tâches propres à la mission et à l'unité. Vu que cette préparation est déjà assez approfondie, pourquoi y intégrer une instruction sur la résolution des conflits? Pour répondre à cette question, nous examinons deux points importants reliés entre eux : l'efficacité opérationnelle et l'adaptation à l'environnement. Voyons d'abord l'argument en faveur d'une meilleure efficacité opérationnelle, c'est-à-dire la notion que les compétences permettant de régler les différends contribuent à la réussite de la mission. Pareilles contributions peuvent se diviser en deux catégories : celles qui sont propres à l'unité même, et celles qui lui sont extérieures. Du point de vue interne, les compétences permettant de régler les différends contribuent au moral et, par conséquent, à l'efficacité opérationnelle en favorisant les communications et l'entente entre les membres de l'unité<sup>18</sup>. D'un point de vue extérieur à l'unité, les compétences axées sur les intérêts sont des outils utiles qui aident les équipes de COCIM à établir la confiance et les rapports essentiels à leur réussite. Ce dernier point est particulièrement important, étant donné la nature du travail de COCIM. Les équipes de COCIM illustrent le concept du « caporal stratégique » selon lequel les actes de chaque soldat sont reconnus comme étant des éléments essentiels au succès de l'ensemble de la mission dans la guerre moderne<sup>19</sup>. Le Canada n'est pas le seul à reconnaître la nécessité pour les soldats de posséder toute une gamme de compétences en matière de négociations et de communications. Dans un document publié récemment par le US Army Institute for the Behavioral and Social Science, les auteurs font valoir le besoin de mieux former les soldats américains

au chapitre des négociations. En particulier, ils préconisent d'ajouter aux jeux de compétences actuelles une instruction « non dirigée » ou axée sur les intérêts pour permettre aux soldats de mieux fonctionner dans l'espace de combat moderne caractérisé par une multitude d'opérations diverses et concurrentes allant des opérations de combat aux activités de consolidation de la paix<sup>20</sup>.

Mise à part l'amélioration de l'efficacité opérationnelle, il faut aussi se demander si le processus de résolution des différends à la satisfaction des parties convient bien à l'Afghanistan. Comme nous l'avons déjà signalé, la confiance et la compréhension peuvent être des préalables nécessaires aux discussions de fond dans les sociétés à contexte dominant. De ce point de vue, la communication axée sur les intérêts, qui met l'accent sur les relations, conviendrait sans doute bien pour aider à établir cet important rapport interpersonnel. Lorsqu'il s'agit de savoir si le processus convient au contexte, un autre aspect est pertinent, et c'est la notion des mécanismes autochtones ou ancestraux de résolution des différends (MARD). On désigne ici la manière dont les différends ont toujours été traités dans une société donnée. Y aborde-t-on les conflits sous un angle accusatoire, dans un contexte où il y a un perdant et un gagnant, ou recourt-on plutôt au consensus et à la collaboration? Les commentateurs sociaux tels que Reade et McKenna-Reade soutiennent que, dans de nombreux pays non occidentaux, les MARD ont toujours été fondés sur le consensus<sup>21</sup>. Ils soulignent que les sociétés asiatiques et africaines traditionnelles se caractérisent par une « prédisposition au consensus » en cas de différends et qu'il est alors important de sauver la face et de préserver les relations. Tout comme dans le cas de la notion de contexte, la recherche sur les MARD révèle l'existence d'un environnement propice à une formule de résolution des problèmes axée sur les intérêts.

En conclusion, disons quelques mots sur notre projet d'instruction. Faute d'espace, nous devons nécessairement nous limiter à des commentaires sommaires là-dessus. L'instruction sur la

résolution des conflits, donnée avant le déploiement, prend normalement la forme d'un cours intégré de quatre à cinq jours, mais pour faciliter la discussion, nous la divisons ici en trois grands volets : la théorie des conflits, la communication, et l'application pratique.

Dans la partie théorique, les stagiaires découvrent les principaux concepts se rapportant aux conflits interpersonnels, y compris les mécanismes de résolution des différends et les modes de gestion des conflits. On accorde une attention particulière aux différentes façons d'aborder un différend (démarche positionnelle, axée sur les droits ou sur les intérêts)<sup>22</sup>. Bien que l'instruction mette surtout l'accent sur les mécanismes axés sur les intérêts, nous ne visons pas ici à préconiser une démarche particulière aux dépens des autres, mais plutôt à aider les participants à mieux comprendre les points forts, les faiblesses et la pertinence des diverses options. En ce qui concerne les modes de gestion des conflits, on utilise une gamme d'outils psychométriques pour encourager les participants à réfléchir à leur façon personnelle de gérer les conflits et à ses conséquences éventuelles dans des situations conflictuelles. Cette partie théorique du cours permet aux participants d'améliorer leurs connaissances sur les conflits interpersonnels et de réfléchir aux rôles qu'ils peuvent jouer dans la résolution des différends. Sur le plan pédagogique, la matière est abordée à la faveur de discussions et d'exercices dont la gamme varie : il peut s'agir d'examens conceptuels très abstraits aussi bien que d'applications opérationnelles plus particulières.

Dans le domaine de la résolution des conflits, on admet généralement l'existence d'une relation étroite entre le conflit interpersonnel et les communications. En d'autres mots, de piètres communications ou l'absence de communications risquent souvent d'entraîner un conflit; en revanche, l'établissement de bonnes communications constitue fréquemment le moyen le plus rapide de désamorcer ou de régler un conflit. Cette observation peut paraître banale, mais l'expérience montre que, dans le contexte d'activités telles que la communication, il existe souvent un écart

considérable entre le savoir d'une personne et ses compétences pratiques. C'est une chose de « savoir » ce que les bonnes communications entraînent, et c'en est une tout autre d'être un bon communicateur. Par conséquent, on aborde la communication sous divers angles. On expose les participants à une gamme de qualités techniques pour qu'ils acquièrent les fondements nécessaires afin de mener des conversations axées sur les intérêts. Outre les habiletés particulières, on présente un modèle de communications axé sur la collaboration pour structurer et guider le processus de résolution des problèmes. Les outils techniques et la structure importent certes, mais souvent, le déterminant clé de la réussite dans les communications, c'est l'orientation, c'est-à-dire la façon dont les conversations sont abordées. Les conversations sont-elles perçues comme étant des occasions d'apprendre dont on profite avec un esprit ouvert et curieux, ou y voit-on des luttes compétitives entreprises à partir de positions et d'hypothèses rigides?

La dernière partie du cours sur la résolution des conflits, et la plus considérable, porte sur l'application pratique des notions : les participants ont alors l'occasion d'appliquer les connaissances acquises sur la résolution des conflits axée sur les intérêts dans une série de jeux de rôles dirigés. On ne saurait trop insister sur la valeur de cet apprentissage expérientiel relatif à la communication et à la résolution des différends. Sans une telle application pratique des notions, il est difficile, voire impossible, de franchir le gouffre existant entre la théorie et l'acquisition des compétences. À moins que l'on accorde suffisamment de temps aux stagiaires pour qu'ils se familiarisent bien avec la démarche axée sur les intérêts, ils ne réussiront probablement pas à s'en servir dans le contexte d'un différend réel où les risques et les émotions sont souvent intenses. Afin d'accroître au maximum la valeur de la formation, les jeux de rôle sont conçus pour répondre aux besoins particuliers de l'unité. Dans le cas qui nous occupe, les scénarios ont été élaborés avec l'aide d'équipes de COCIM qui s'étaient déjà déployées en Afghanistan. La gamme des scénarios varie : il peut s'agir, par exemple, de désaccords relativement simples entre collègues, ou de situations

plus complexes faisant intervenir de multiples parties membres d'organisations extérieures et de la collectivité locale.

Qu'advient-il dans l'avenir de la formation sur la résolution des conflits donnée avant les déploiements? Nous avons déjà reçu quelques commentaires non scientifiques, mais il faudra attendre que des unités ayant bénéficié de cette formation commencent à revenir au Canada, plus tard cette année, pour faire une analyse plus systématique. Comme cette initiative en est encore au stade de l'élaboration, il importe de se pencher sur une certaine gamme de questions, y compris (et c'est sans doute un aspect primordial) la mesure dans laquelle les compétences en matière de résolution des conflits axée sur les intérêts conviennent dans le théâtre opérationnel. En d'autres mots, peut-on s'en servir auprès de tous les groupes internes et extérieurs, ou sont-elles les plus efficaces quand on les applique au sein de groupes qui partagent des similitudes linguistiques et culturelles? Dans le présent document, nous avons fait valoir que, d'un point de vue conceptuel, il existe sans doute une certaine affinité entre la société afghane et les mécanismes de résolution des conflits axés sur les intérêts. Bien que, souvent, la théorie soit le moteur de la pratique, conformément à la méthodologie scientifique normale, les concepts théoriques doivent être examinés et validés par rapport à l'expérience (L'expérience confirme-t-elle l'hypothèse?)<sup>23</sup>. En outre, du point de vue de la présentation, le cours sur la résolution des conflits peut-il être mieux intégré dans l'ensemble de la préparation au déploiement? Par exemple, peut-on l'intégrer plus à fond dans la formation culturelle, ou, devrait-on l'offrir plus tôt au cours de cette préparation pour faciliter le règlement des problèmes liés à la mise sur pied et à la cohésion de l'unité? ■

*Le Major Brad Coates est coordonnateur du Centre de résolution des conflits de Borden depuis août 2004. Il y est spécialiste du mode alternatif de règlement des conflits (MARC).*

## Notes

1. Le présent document repose sur des commentaires faits par l'auteur au 17<sup>e</sup> Symposium annuel sur la résolution des conflits organisé conjointement par l'Université Carleton, l'Université Saint-Paul et l'Université d'Ottawa, à Ottawa (Canada), le 1<sup>er</sup> février 2008. Les opinions exprimées sont celles de l'auteur et ne correspondent pas nécessairement à celles de l'FC.
2. Le terme « soldat » est employé dans un sens large qui désigne tous les membres des FC, peu importe leur armée d'appartenance (force aérienne, marine ou armée de terre).
3. Jusqu'ici, cela a surtout été une initiative ascendante mûe par les demandes des unités individuelles.
4. Une instruction semblable préalable au déploiement a été offerte à d'autres unités (ex. : escadrons de soutien de la mission et opérations psychologiques).
5. Par « conflit interpersonnel », on entend les différends entre personnes ou groupes de personnes.
6. Ministère de la Défense nationale, CANFORGEN 064/03 SMARHMIL, 22 mai 2003, *Programme de gestion des conflits (PGC)*. Voir [http://vcds.mil.ca/vcds-exec/pubs/canforgen/2003/064-03\\_f.asp](http://vcds.mil.ca/vcds-exec/pubs/canforgen/2003/064-03_f.asp) (Site consulté le 17 juin 2008).
7. Pour se renseigner sur des points de vue semblables, voir Roger Fisher et William Ury, *Getting to Yes* (New York : Penguin Books, 1991), p. 40-55; Cheryl Picard et coll., *The Art and Science of Mediation* (Toronto : Emond Montgomery Publications Ltd, 2004), p. 120-122.
8. Ministère de la Défense nationale, *Force opérationnelle 1-08 : Renseignements contextuels - Mise à jour de janvier 2008*. Voir <http://www.armyforces.gc.ca/lfwa/1f108/background.htm> (Site consulté le 18 mai 2008).
9. Pour lire une introduction sur la COCIM, vue d'un point de vue canadien, voir Graham Longhurst, « L'évolution de la coopération civilo-militaire au Canada », *Revue militaire canadienne*, vol. 7, n° 4 (Hiver 2006-2007), p. 55-64, dans le site [http://www.journal.dnd.ca/frgraph/Vol7/04/09-longhurst\\_f.asp](http://www.journal.dnd.ca/frgraph/Vol7/04/09-longhurst_f.asp) (Site consulté le 17 juin 2008).
10. Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, AJP-9, Doctrine de la coopération civilo-militaire (COCIM) (juin 2003), 1-1 : voir le site <http://www.nato.int/ntms/docu/AJP-9.pdf> (Site consulté le 15 mai 2008).
11. Charmion Chaplin-Thomas, « Des rondins glissants sont remplacés par du ciment solide en 30 jours ». Voir le site [http://www.canadainternational.gc.ca/canada-afghanistan/stories-reportages/kharut\\_bridge-pont.aspx?lang=fr](http://www.canadainternational.gc.ca/canada-afghanistan/stories-reportages/kharut_bridge-pont.aspx?lang=fr) (Site consulté le 15 mai 2008).
12. Fraser Clark, « Un cornemuseur major doit faire face à une toute autre musique ». Voir le site [http://www.cefc.com.forces.gc.ca/site/fs-ev/2008/03/27\\_f.asp](http://www.cefc.com.forces.gc.ca/site/fs-ev/2008/03/27_f.asp) (Site consulté le 15 mai 2008).
13. Geert Hofstede et Gert J. Hofstede, *Cultures and Organizations*, 2<sup>e</sup> éd. (New York : McGraw-Hill, 2005), p. 4.
14. Des exemples de telles différences se rapportent à la langue, à la tenue vestimentaire et à la religion.
15. Edward Hall, *Beyond Culture* (New York : Anchor Books, 1989), p. 89.
16. Ibid., p. 90-103.
17. Hofstede, surtout les pages 210-212 et 89-112. Cela a aussi été confirmé dans les conversations que l'auteur a tenues avec des soldats revenus de l'Afghanistan.
18. Pour lire une discussion sur la cohésion des unités et son importance pour les lecteurs militaires, voir Christopher Straub, *The Unit First* (Washington : National Defence University Press, 1988).
19. Charles Krulak, « The Strategic Corporal: Leadership in the Three Block War », *Marines Magazine* (janv. 1999). Voir le site [http://www.au.af.mil/au/awc/awgate/usmc/strategic\\_corporal.htm](http://www.au.af.mil/au/awc/awgate/usmc/strategic_corporal.htm) (Site consulté le 15 mai 2008).
20. En anglais, on emploie le mot « intégrative » (à gains mutuels) sensiblement dans le même sens que l'expression « interest-based » (axée sur les intérêts). Orly Ben-Yoav, Brian Wortinger et Sean Hannah, « Winning the War and the Relationships », *US Army Institute for the Behavioural and Social Science* [Arlington (Virginie), 2007].
21. Carol Reade et Mark Reade-Mckenna, « From Antiquity to the Factory Floor », *International Journal of Conflict Management*, vol. 18, n° 2 (juin 2007), p. 108-127.
22. Brad Coates, « Le mode alternatif de résolution des conflits et les Forces canadiennes », *Revue militaire canadienne*, vol. 7, n° 2 (été 2006), p. 39-46.
23. Carl Hempel, *Philosophy of Natural Science* (New Jersey : Prentice-Hall Inc, 1966), p. 16.

## Liste des abréviations

<b>COCIM</b>	<b>Coopération civilo-militaire</b>
<b>FC</b>	<b>Forces canadiennes</b>
<b>MARC</b>	<b>Mécanisme alternatif de règlement des conflits</b>
<b>MARD</b>	<b>Mécanisme ancestral de règlement des différends</b>
<b>OTAN</b>	<b>Organisation du traité de l'Atlantique Nord</b>





Image par la Royal Air Force, tirée du site www.raf.mod.uk

Par le Major Andrew B. Godefroy, CD, MA, Ph.D.

# D'élève-officier à une mort sans sépulture

*« Il serait difficile de trouver un aussi bon ami  
que Frank. Il est toujours le  
même : jamais présomptueux,  
toujours attentionné et prêt à  
tout... »*

[Traduction]

The Stone Frigate, 1914<sup>1</sup>

Vie et mort du  
Lieutenant (observateur-tireur)  
Franklin Sharp Rankin,  
1894-1916



Bien que tous les participants aient rapidement reconnu l'importance de la puissance aérienne au cours de la Première Guerre mondiale, trouver des pilotes et des membres d'équipage d'aéronefs compétents dans le but de maintenir en état de marche les forces aériennes naissantes constituait un énorme défi. Dans le camp britannique, la majorité des membres du Royal Flying Corps (RFC) nouvellement formé ont été recrutés dans les rangs de l'armée et, en dépit des dangers inhérents à l'opération de ces nouveaux « engins », beaucoup de candidats ont volontairement soumis leur candidature. Peut-être dans le seul but d'échapper aux horreurs quotidiennes des tranchées, un grand nombre de Canadiens ont également choisi de s'engager dans le RFC, et plusieurs d'entre eux se sont par la suite envolés pour prendre part à un nouveau type de bataille, dans le ciel.

Franklin Sharp Rankin représente un exemple typique des officiers de l'armée canadienne devenus aviateurs. Né à Woodstock, au Nouveau-Brunswick, le 31 juillet 1894, Rankin a très jeune pris la décision de recevoir une éducation militaire et la formation professionnelle d'un soldat. Il a reçu son diplôme du Collège militaire royal (CMR) en mai 1914 à titre d'ingénieur civil compétent et a d'abord servi comme officier de cavalerie de la Milice avant de se joindre au Corps expéditionnaire canadien (CEC) au commencement de la guerre. Nommé officier de la 1re Compagnie de campagne du Corps du Génie royal canadien, le Lieutenant Rankin s'est battu sur le front Ouest pendant toute l'année 1915. Déçu par la terrible vie d'un officier de l'armée au sol, en plus de la possibilité d'une mort affreuse à laquelle il doit faire face, Rankin obtient un transfert au RFC en 1916. Il espérait d'abord et avant tout échapper aux tranchées. Malheureusement, la sécurité apparente du ciel s'est révélée n'être qu'une illusion, et Rankin est mort jeune aux mains de l'ennemi, plus tard dans le courant de l'année.

### Élève-officier numéro 939

Quand Franklin Sharp Rankin est arrivé au CMR en 1911 pour vivre une vie de soldat,

il s'est présenté au travail à son poste de garde et s'est engagé sur un parcours d'où il n'allait jamais revenir. Bien que Rankin et ses collègues ne s'attendaient certes pas à ce qu'une carrière militaire soit une véritable partie de plaisir, le service actif était à l'époque envisagé avec un optimisme prudent et considéré comme une occasion de voir un jour son nom mentionné dans la London Gazette. Par exemple, quand Rankin a commencé ses études, les jeunes hommes fraîchement diplômés du CMR s'apprétaient à se mettre en route pour les confins de l'Empire britannique, où ils allaient prendre part à un vaste éventail d'activités allant de la présence militaire en temps de paix à des guerres livrées sur une petite échelle en passant par l'application de mesures anti-insurrectionnelles. Personne, y compris Rankin, n'avait prévu la possibilité de faire face à l'horreur d'une guerre totale, qui étendait pourtant son ombre dangereusement près de lui et de ses condisciples, ni n'avait prévu le coût exorbitant que les membres de sa classe allaient devoir payer avant que soit tiré le dernier coup de fusil.

L'apprentissage militaire de Rankin au CMR fut beaucoup moins mouvementé que celui de ses collègues. Considéré comme un élève tout à fait



Avec l'aimable autorisation des archives du CMR

moyen, il n'a joint aucune des équipes sportives du collège et n'a jamais gagné aucun des nombreux trophées remis dans le cadre des diverses compétitions de tir ou d'athlétisme tenues tout au long de l'année scolaire. Comme il avait passé son premier semestre au sein de la 28<sup>e</sup> unité de cavalerie des Dragons du Nouveau-Brunswick, Rankin était un cavalier d'un certain talent, mais l'unique fois où son nom fut mentionné dans le *Royal Military College Club Proceedings* fut en lien avec sa participation à la compétition de la pomme et du seau dans le cadre des courses par points annuelles de la Royal Canadian Horse Artillery (RCHA), en septembre 1913. Rankin devait chevaucher aussi rapidement que possible jusqu'à un endroit où des seaux remplis d'eau l'attendaient, retirer une pomme de l'eau avec sa bouche, remonter en selle et se rendre jusqu'au fil d'arrivée sans laisser tomber la pomme ni la toucher des mains. En dépit d'une excellente performance de sa part, le prix a finalement été remporté par le Capitaine W. G. Hagarty de la RCHA, qui avait plus d'expérience dans ce domaine que le jeune Rankin.

Le seul autre succès noté au dossier de Rankin pendant sa troisième année d'études a été sa promotion au grade de caporal suppléant, le plus haut rang qu'il devait atteindre pendant son passage au collège<sup>2</sup>. Bien qu'il semble avoir projeté calme et nonchalance, Rankin était néanmoins considéré comme une personne travaillante, avec une facilité pour les mathématiques, et d'une grande curiosité intellectuelle. Il était d'abord et avant tout reconnu pour son amabilité et son désir d'aider ses condisciples, en plus de son côté sociable : la courte biographie rédigée lors de sa graduation mentionne ceci : « Lors de sorties en ville, [Frank] est de toute évidence très à l'aise.<sup>3</sup> [Traduction]

Capable sans être exceptionnel, Franklin Sharp Rankin obtint son diplôme, dans la moyenne des étudiants de sa classe, en mai 1914. Il éprouvait alors des doutes à propos de son choix de carrière. Finalement, il décida que le service actif ne lui convenait pas et retourna chez lui, au Nouveau-Brunswick, dans le courant de

l'été. Son intention était de commencer une nouvelle carrière à titre d'ingénieur civil tout en continuant à faire partie de la Force de réserve au sein des Dragons. Ses plans pour son avenir de soldat à temps partiel se révélèrent toutefois de courte durée quand la guerre fut déclarée à l'automne.

Lorsque l'appel aux armes retentit, en août 1914, Rankin quitta immédiatement son emploi au sein de la fonction publique et se joint aux autres officiers de son régiment de milice qui se préparaient à partir pour le Camp Valcartier, à Québec. Il retrouva bientôt ses collègues du collège; tout comme Rankin, la grande majorité d'entre eux s'étaient immédiatement présentés pour le service actif. Rankin s'attendait d'abord à faire partie de l'une des unités de cavalerie, mais il devint rapidement clair que ces postes d'officiers étaient hors d'atteinte pour lui. Son diplôme d'ingénieur et son expérience le menèrent plutôt à servir à l'étranger comme officier de la 1<sup>re</sup> Compagnie de campagne du Corps du Génie royal canadien, alors sous le commandement du Major W. W. Melville.

C'est à titre de membre de cette unité que le jeune Rankin quitta le pays. Toutefois, à son arrivée en Angleterre, Rankin reçut l'ordre de quitter son unité et de se rendre à Shornecliffe pour se joindre à l'effectif du centre de formation du génie royal canadien. Il y demeura jusqu'au 17 mai 1915, recevant de la formation et en dispensant aux autres, jusqu'à ce qu'il se porte volontaire pour aller en France à titre d'officier de renfort après que la 1<sup>re</sup> Division canadienne ait été battue à plate couture lors de la deuxième bataille d'Ypres.

## La France et la Flandre

Très peu de temps après sa formation, la 1<sup>re</sup> Compagnie de campagne du Corps du Génie royal canadien fut durement touchée à Ypres en avril 1915, comme le furent toutes les autres unités, et avait donc désespérément besoin de nouveaux officiers et soldats pour regarnir ses rangs décimés<sup>4</sup>. Le Lieutenant Rankin reçut l'ordre de se rendre en Belgique



à titre de remplacement, mais étrangement, il ne servit sur les lieux que pendant 12 jours avant de se voir ordonner de retourner immédiatement au centre de formation. Il obéit à contrecœur, et retourna en Angleterre pour un mois supplémentaire d'entraînement, de préparation et d'enseignement. Il retourna finalement au front le 27 juin 1915, et rejoignit la 1<sup>re</sup> Compagnie, alors en poste de réserve à Nieppe, le 10 juillet<sup>5</sup>.

Au début du mois de juillet, la 1<sup>re</sup> Compagnie se trouvait à son nouvel emplacement au front. Les ingénieurs étaient présents pour soutenir la 2<sup>e</sup> Brigade d'infanterie du Canada et le détachement de cavalerie sans montures de Seely, qui occupaient alors une nouvelle section de la ligne du front d'environ 1 200 verges de longueur, et qui devait par la suite atteindre 2 200 verges. Le Lieutenant Rankin et ses sapeurs étaient occupés à améliorer les positions avant et à s'assurer que la brigade bénéficiait de tout le soutien requis en matière de génie<sup>6</sup>. Ni les Allemands ni les Canadiens ne bougèrent beaucoup au cours des quelques semaines suivantes; ces ennemis étaient tous deux épuisés après les batailles de Festubert et de Givenchy, en mai. Les ingénieurs ont par contre dû affronter une charge de travail plus importante pendant cette période, comme les deux camps étaient occupés à renforcer leurs défenses respectives. Les positions de la ligne de front devaient sans cesse être réparées et maintenues, le tout sous des rafles d'artillerie quotidiennes et imprévisibles.

Tandis que les Canadiens travaillaient à leurs propres lignes, ils arrivaient à distinguer les Allemands au loin, travaillant sans relâche sur la crête de Messines. En plus de ses autres tâches, le Lieutenant Rankin tentait d'empêcher la détérioration des tranchées dans son secteur en dépit des dommages constants qui leur étaient infligés. Ce processus se révélait souvent ingrat, et avec le temps, Rankin sentait son découragement grandir par rapport au labeur sans fin qui reposait sur ses épaules.

Rankin servit au sein de son unité pendant l'automne et l'hiver 1915-1916. Sa vie d'officier de l'armée lui semblait plutôt déprimante, pour ne pas dire carrément dangereuse. Les morts soudaines causées par les tirs d'artillerie et de mitrailleuse ne lui permettaient jamais d'oublier les dangers associés à sa vie de soldat; en outre, les ingénieurs comme lui étaient constamment exposés au tir de l'ennemi tandis qu'ils essayaient d'améliorer le sort des autres soldats. Il était également d'avis qu'une existence de soldat au sol offrait peu de possibilités de récompenses ou d'excitation, et Franklin décida finalement de s'intéresser à d'autres carrières possibles afin d'échapper au destin qui l'attendait sans doute : une mort soudaine et sans gloire. Le 23 mai 1916, il soumit une requête afin d'être transféré de la 1<sup>re</sup> Compagnie de campagne du Corps du Génie royal canadien à la 1<sup>st</sup> Army Troops Company CE. Cette demande fut approuvée, et Rankin se présenta à ce qui devait être son dernier poste au sol. Moins de trois semaines plus tard, il quitta pour de bon le Corps du Génie royal canadien pour se lancer dans une nouvelle carrière avec le nouvellement né RFC.

### Un soldat devenu aviateur

L'expansion importante des armées françaises et britanniques de 1916, en préparation d'un assaut majeur visant à vaincre les Allemands sur le front Ouest, a augmenté la pression subie par l'aviation militaire de l'Entente. Afin de mieux relever les défis de l'offensive de l'été qui approchait, l'officier dirigeant le RFC sur le terrain, le Brigadier-général (et par la suite Chef d'état-major de la Force aérienne) Hugh Trenchard, avec le soutien du Feld-maréchal Sir Douglas Haig, se chargea de l'expansion et de la réorganisation du RFC de manière à ce que chaque armée britannique bénéficie du support d'une brigade aérienne entière lors des batailles au sol à venir.

Sur le front Ouest, une brigade de l'air du RFC comprenait un quartier général, une piste pour aéronefs, un dirigeable, une escadre d'armée de deux à quatre escadrons et une escadre de corps de trois à cinq escadrons, ce qui,



*Vue de profil d'un FE2b*

essentiellement, laissait un escadron à la disposition de chaque corps d'armée<sup>7</sup>. Chaque escadron de l'armée disposait d'une force de 18 aéronefs; toutefois, en 1916, les unités disposaient rarement de plus de 12 vaisseaux opérationnels à la fois. En outre, tous les nouveaux aéronefs arrivant du front étaient assignés en priorité aux escadrons qui devaient bientôt participer à l'offensive dans la Somme<sup>8</sup>. Il s'ensuit que certains aéronefs de fabrication récente, par exemple le nouveau FE2b à hélice propulsive, devaient diriger certains escadrons d'attaque, alors que d'autres escadrons devaient se contenter de plus vieux aéronefs. Par contre, avec un peu de chance, ces escadrons recevaient parfois, à titre de compensation, deux appareils Martinsyde Scouts, ou encore les populaires DH2. Le processus de préparation des brigades de l'air était complété en entier à la fin du mois de mars 1916, juste à temps pour l'offensive de la Somme, prévue pour le 1<sup>er</sup> juillet.



Afin de rencontrer les exigences en main-d'œuvre occasionnées par le processus de préparation, le RFC augmenta le nombre d'observateurs dans les escadrons d'aéronefs à deux places de sept à douze; la plupart de ces nouveaux aviateurs avaient été sélectionnés au sein des unités de l'armée déjà présentes en France. Un grand nombre des premiers volontaires venaient des unités des forces expéditionnaires. Le Lieutenant Rankin faisait partie de la première fournée de nouveaux arrivants quand il se présenta à son poste au sein du 18<sup>e</sup> escadron le 7 juin 1916. Formé en 1915 à Northolt,



*Un avion de chasse Vickers FB5 Gunbus du Royal Flying Corps*

en Angleterre, l'escadron servit d'abord à titre d'unité d'entraînement, puis fut posté en France à la



*Vue de profil d'un DH2*

fin de l'année. Au départ, cet escadron était équipé de Vickers FB5 et de quelques DH2, mais en avril 1916, ces appareils avaient été remplacés par des FE2b. L'escadre fut chargée de diverses missions avant d'être retirée du front en septembre 1916 afin d'entreprendre des missions de coopération avec la cavalerie<sup>9</sup>. L'année suivante, le 18<sup>e</sup> escadron devint non plus un escadron d'attaque mais un escadron de bombardiers; ils reçurent des DH4 pour remplacer les FE2b<sup>10</sup>.

Rankin comprit rapidement que la période d'introduction au sein du RFC serait décemment très courte. Il ne reçut qu'une courte formation de vol officielle de plus que la norme pour les membres d'escadrons, et ne s'inscrivit à aucune école de vol officielle. Il dut lui-même apprendre à communiquer en Morse, bien que le personnel au sol de l'escadron lui ait donné certaines directives officielles sur la manière d'opérer un appareil radio et une caméra. Rankin, qui en outre n'avait que peu d'expérience dans la manipulation d'une mitrailleuse Lewis, devait maintenant non seulement apprendre à le faire, mais encore à l'utiliser pour atteindre des cibles en mouvement dans l'air. Il savait que la seule façon d'atteindre cet objectif était de prendre part à une bataille. Finalement, le Lieutenant Rankin et les autres nouveaux-venus ont appris qu'ils devaient « [assimiler] le plus rapidement possible les détails de la ronde de leur escadrille au front [...] »<sup>11</sup>. Il s'agissait d'un défi important à relever en très peu de temps, mais un échec dans ce domaine se traduirait par une mort prématurée dans les airs.

Le Lieutenant Rankin était destiné à voler à titre d'officier observateur dans l'un des nouveaux FE2b biplace britannique récemment mis en service. Dans l'ensemble, le FE2b était un appareil lent, mais robuste et polyvalent, capable d'occuper plusieurs rôles différents lors d'une mission, y compris le combat aérien, les opérations de reconnaissance et les opérations de bombardement. L'aéronef devint rapidement

la bête de somme de tous les escadrons de l'armée en 1916, remplaçant les Vickers FB5 utilisés précédemment, qui étaient plus vieux et moins efficaces. Il s'agissait néanmoins d'un appareil d'allure étrange, conçu comme un aéronef à hélice propulsive, c'est-à-dire que, plutôt qu'un propulseur avant entraînant la machine dans l'air, le propulseur était installé à l'arrière et poussait l'appareil vers l'avant. Cette conception unique permettait également de contrer l'échec des Britanniques à créer un vrai interrupteur de propulseur pour faire feu avec des armes situées à l'avant de l'aéronef, permettant ainsi aux tireurs de s'attaquer aux cibles ennemies sans peine et sans crainte de détruire leur propre propulseur par inadvertance.

L'aéronef FE2b a également été conçu de manière à permettre aussi bien au pilote qu'à l'observateur de s'asseoir au-devant des ailes. L'un des inconvénients de cet arrangement réside dans le fait que l'observateur, assis plus à l'avant de l'aéronef, bénéficiait de très peu de protection. Bien que l'appareil fut facile à manœuvrer, sa vitesse maximale se limitait à 73 miles/heure. Les ingénieurs tentèrent de compenser cette faiblesse en armant lourdement l'appareil à l'aide de deux mitrailleuses Lewis capables d'atteindre une zone de feu exceptionnellement grande<sup>12</sup>. Cela devait sans doute sembler un piètre avantage quand les aéronefs de l'ennemi descendaient rapidement vers l'homme assis sur le siège avant, mais un tireur de talent pouvait parvenir à empêcher les prédateurs d'approcher à l'aide de ses deux mitrailleuses et de leur feu continu.

Les observateurs devaient se soumettre à une période de probation au cours de laquelle leurs compétences et habiletés étaient mises à l'épreuve. En tant que novice, la première tâche du Lieutenant Rankin fut d'agir comme



*Albatross D-II*

l'observateur de probation du Sous-lieutenant F. L. Barnard, du RFC, alors qu'il pilotait un FE2b (appareil

numéro 4929). Après quelques sorties, Rankin apprit rapidement que les aviateurs combattants n'étaient en aucune façon moins en danger que les hommes au sol. Il fut blessé lors de sa cinquième sortie, le 5 septembre 1916, au cours d'un engagement avec des combattants ennemis. Toutefois, la blessure était assez mineure pour lui permettre de rester en poste au sein de son escadron, sur le terrain.

À l'automne 1916, l'ennemi bénéficiait d'une présence aérienne accrue dans la région où se trouvait Rankin; c'est pourquoi le 18<sup>e</sup> escadron participait quotidiennement à des missions de combat, et avait donc besoin de tous les membres d'équipage dont il disposait. En dépit de sa blessure, le Lieutenant Rankin choisit de continuer à faire équipe avec le même pilote; en effet, son escadron aurait été privé d'un aéronef indispensable dans l'affrontement avec les Allemands s'il avait fait le choix de ne pas participer pour des raisons médicales. Deux semaines et demie après ce premier incident, la période de probation de Rankin prit fin, et son nom apparut dans la Gazette le 18 septembre 1916 à titre d'observateur et tireur du RFC. Il ne pouvait deviner à l'époque que sa carrière militaire ne durerait même pas un mois.

La supériorité aérienne des Britanniques sur le front Ouest commença à battre de l'aile en automne 1916. En août et septembre, le Haut-Commandement allemand forma des unités dans le but précis de livrer des combats aériens contre l'ennemi. Ces nouvelles unités, appelées *Jagdstaffeln* (*Jastas*), étaient légèrement plus petites que les escadrons du RFC; elles ne comptaient que 14 aéronefs<sup>13</sup>. Ces escadrons allemands utilisaient des aéronefs nouveaux et grandement améliorés comme l'Albatross D-II et le Roland, tous deux plus rapides, plus faciles à manœuvrer et mieux armés que leurs équivalents britanniques.



*Roland D-II*

Le Lieutenant Rankin subit une autre blessure légère le

27 septembre 1916 au cours d'un combat contre les combattants ennemis à la Somme. Une fois de plus, il demeura en poste au sein de son escadron et continua à voler avec le même pilote contre l'opposition aérienne grandissante offerte par le camp allemand. Les pertes augmentèrent pendant tout le reste du mois alors que les Allemands prenaient peu à peu le dessus au cours des combats aériens. Rankin frôla la mort à deux autres reprises, connu beaucoup d'action, et fit l'expérience de bien plus d'excitation qu'il n'en avait jamais rêvé. Toutefois, il comprit rapidement que sa situation était aussi dangereuse. Il est possible que sa formation militaire au sein du Collège militaire royal du Canada (CMR) ne l'avait en rien préparé à cette nouvelle forme de combat. Quand le Lieutenant Rankin était encore un étudiant à Kingston, les machines volantes étaient des curiosités, et non des armes mortelles.

## La mort dans les airs

Le 20 octobre 1916, les Lieutenants Barnard et Rankin effectuaient une patrouille de combat non loin de Le Sars quand plusieurs combattants allemands prirent leur avion en embuscade. Barnard n'eut d'autre choix que d'attaquer l'ennemi, et quatre aviateurs allemands les pourchassèrent, lui et Rankin. Barnard, très secoué, décrivit par la suite les machines hostiles comme des « biplans blancs, très rapides, qui ressemblaient à des Rolands<sup>14</sup> ». [Traduction] Le groupe se retrouva coincé dans

un vicieux combat tournoyant qui commença à 10 000 pieds dans les airs mais prit fin à 2 000 pieds d'altitude. Rankin tua un homme au cours de la poursuite. Lorsque l'un des avions ennemis s'approcha trop près des deux lieutenants, Rankin vida en entier l'une de ses mitrailleuses Lewis vers lui et ce dernier a alors « chuté rapidement et s'est écrasé dans un trou d'obus<sup>15</sup> ». Les autres appareils allemands abandonnèrent le combat et retournèrent à leur base avec un appareil en moins. Les Lieutenants Barnard et Rankin ont eu beaucoup de chance de s'en sortir et auraient facilement pu être vaincus.

En dépit de cette troublante expérience, ils n'eurent que peu de temps pour se reposer. Les Lieutenants Barnard et Rankin étaient à nouveau en vol le 22 octobre 1916, cette fois pour une mission de photo-reconnaissance au-dessus de Bapaume. Cet après-midi-là, ils participèrent à une série de combats aériens contre l'ennemi; la dernière de ces batailles se révéla mortelle. Le Lieutenant Barnard décrivit par la suite cette patrouille fatidique dans son rapport de combat aérien (RCA) au quartier général du 18<sup>e</sup> escadron :

*« Alors que nous escortions une caméra au-dessus de Bapaume, nous avons attaqué l'un de plusieurs A[ppareils] H[ostiles] se trouvant près de la caméra... Peu après, deux autres appareils sont apparus au-dessus de nous... Après les avoir repoussés, nous avons fait demi-tour pour rentrer... mais trois autres AH ont surgi derrière nous... [Rankin] tira sur l'un d'entre eux alors qu'il passait juste au-dessus de nos têtes, tout près, et cette machine a immédiatement perdu le contrôle; la queue et le fuselage arrière étaient en feu. Elle est tombée en tournoyant. Les deux AH restants nous tiraient alors dessus de l'arrière, et [Rankin] s'est levé pour leur tirer dessus... un autre AH a semblé s'écraser alors que de la fumée s'échappait de son moteur... [Rankin] tirait encore quand il a été touché à la tête et est tombé sur le côté à travers la nacelle. J'ai réussi à agripper son manteau alors qu'il tombait, et je me suis déplacé vers le siège avant pour le tirer en arrière. Je suis ensuite retourné dans le siège du pilote. Le moteur et la*



Un observateur de FE2d fait une démonstration de maniement de la mitrailleuse arrière. Le poste de l'observateur était équipé de trois mitrailleuses dont une mitrailleuse avant fixe permettant son utilisation par le pilote, une mitrailleuse avant manœuvrable et une mitrailleuse arrière montée sur un poteau au-dessus de l'aile supérieure. L'observateur devait se tenir debout sur son siège pour utiliser la mitrailleuse arrière.

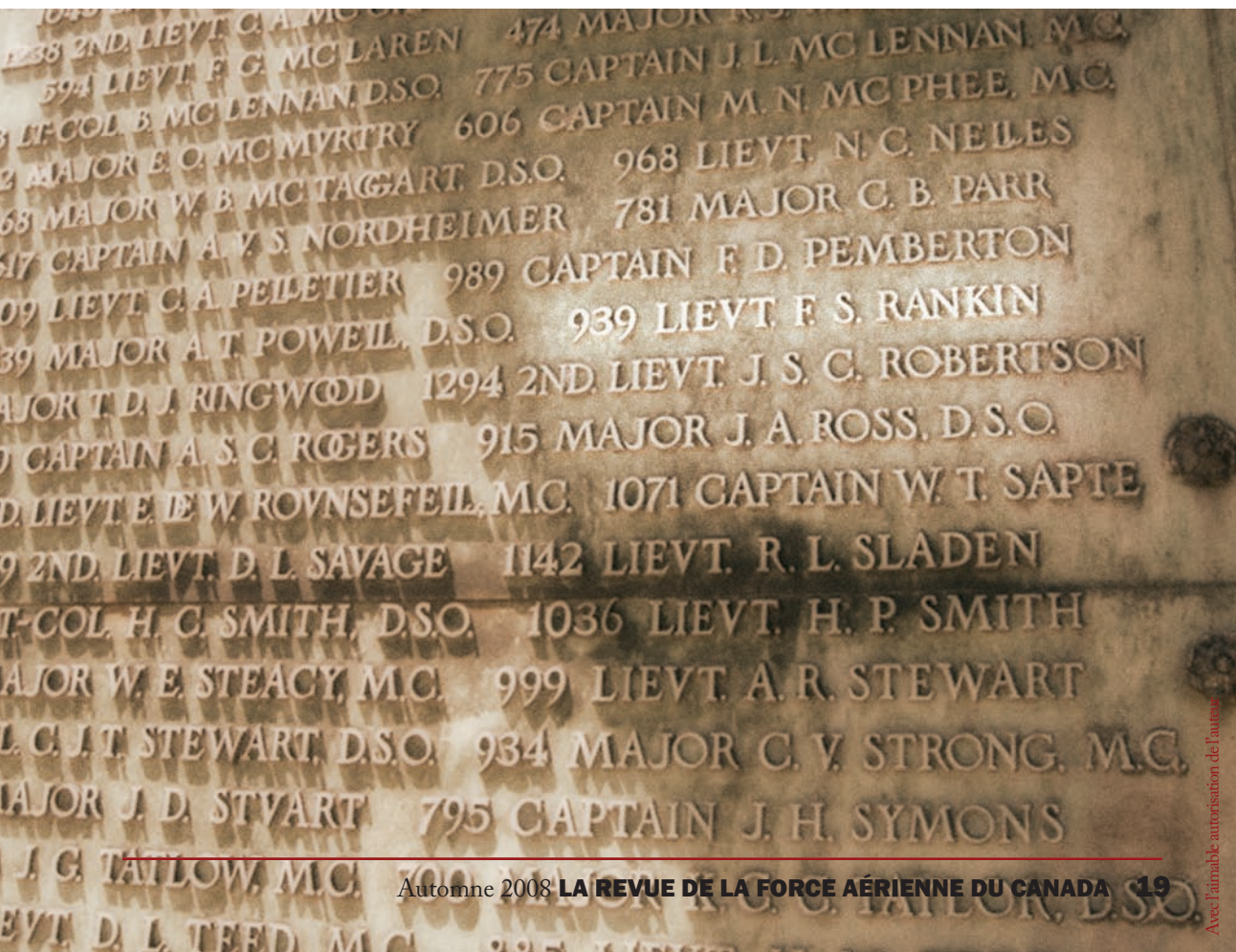
Imperial War Museum numéro de catalogue Q 69650

*plupart des instruments de navigation avaient été détruits, mais j'ai réussi à traverser nos lignes avec l'appareil et à atterrir à 200 verges derrière la ligne avant...<sup>16</sup> » [Traduction]*

Pour offrir à Rankin une meilleure chance d'atteindre les deux derniers aéronefs, Barnard inclina l'appareil dans un coin tandis que Rankin se levait et tirait par-dessus l'aéronef. Malheureusement, Rankin était par le fait même très exposé au feu de l'ennemi, puisque la nacelle du FE2b n'est guère plus qu'une trappe basse et aérodynamique<sup>17</sup>. Le rapport de Barnard semble indiquer que le second aéronef allemand a tué Rankin alors qu'il était en train de détruire le premier appareil ennemi.

Privé d'un tireur et perdant rapidement le contrôle de son aéronef, le Lieutenant Barnard piqua vers le sol dans une tentative pour se débarrasser des adversaires restants. En s'acharnant sur les instruments de navigation, Barnard

réussit à faire atterrir l'appareil juste derrière les lignes alliées. Hélas, Rankin était déjà mort; la blessure à la tête s'était révélée fatale. Barnard a été sauvé par des membres des forces alliées au sol et amené à une ambulance à l'arrière, tandis que le corps de Rankin était préparé pour un enterrement sur les lieux. Il fut placé dans une tombe temporaire près de l'endroit où l'aéronef avait atterri grâce à Barnard, mais hélas, Rankin n'aurait pas droit à un endroit de repos permanent<sup>18</sup>. Tandis que la guerre passait au-dessus du sol où il reposait, son corps et sa pierre tombale furent perdus. Encore aujourd'hui, Rankin fait partie de la liste des soldats sans sépulture connue. Son nom est indiqué sur le Monument commémoratif d'Arras de même que sur la grande arche commémorative du CMR, les seules marques de reconnaissance pour un jeune homme tranquille et studieux de Woodstock, au Nouveau-Brunswick<sup>19</sup>.



Franklin Sharp Rankin n'a jamais cherché le service militaire actif, mais quand la guerre fut déclarée, il renonça à la compagnie de sa famille, aux réconforts de son foyer et à sa carrière civile pour immédiatement se présenter au service de sa patrie. Il a combattu aussi bien au sol que dans les airs. Jeune homme plaisant, poli et modeste, il a fait des cieux son champ de bataille; il s'est battu et est mort comme un soldat canadien. Bien que son corps n'ait jamais été retrouvé, sa vie et sa contribution à l'histoire de l'aviation canadienne sont importantes, et son histoire doit être racontée. ■

*Par le Major Andrew B. Godefroy, CD, MA, Ph.D.  
Chef – Recherche, sensibilisation et publications  
Éditeur – Le Journal de l'armée du Canada  
Direction des concepts et designs de l'armée de terre  
Godefroy.AB@forces.gc.ca  
613.541.5010 x.8721*

*Le Major Andrew Godefroy travaille actuellement comme analyste stratégique et historien au sein de la Direction des concepts et designs de l'armée de terre de l'Armée canadienne; il est en outre éditeur du Journal de l'Armée du Canada. Il a joint les rangs de la Force de réserve à titre de soldat en 1990 et a complété sa formation de sapeur avant de sortir du rang. Il a été commandant de troupes et d'escadrons au sein du 3<sup>e</sup> Régiment de génie de Montréal, a servi au quartier général de la 1<sup>re</sup> Division canadienne et a fait partie du personnel du Collège de commandement et d'état-major de la Force terrestre. De 1998 à 2004, il a travaillé au sein de la Direction du développement de l'espace; c'est dans le cadre de ce travail qu'il a rempli le rôle de chef de l'équipe interarmées de soutien de l'espace, au sein du Groupe des opérations interarmées. Il travaille maintenant à la Direction des concepts et designs depuis 2004. Il détient une maîtrise et un doctorat en études de guerre du Collège militaire royal du Canada et s'intéresse grandement aux carrières militaires des anciens diplômés du CMR; il a d'ailleurs publié plusieurs essais sur l'histoire du collège. Il travaille présentement à un livre sur le CMR pendant la Première Guerre mondiale, et en particulier sur les diplômés de l'an 1914, dont Franklin Sharp Rankin faisait partie.*



## Notes

1. Collège militaire royal du Canada, *The Stone Frigate: The Class of 1914*, (Kingston : CMR Club Press, 1914), p. 131.
2. Au cours de ses premières années d'opération, les jeunes hommes entrant au CMR n'étaient pas immédiatement reconnus comme officiers; cette affiliation était plutôt créée à l'obtention de leur diplôme. Chaque nouveau recevait d'abord le rang d'élève-officier. À partir de là, il était possible d'être promu caporal suppléant, caporal, sergent, et enfin sergent-major de compagnie, et même parfois de bataillon. On ne pouvait appliquer à une commission qu'une fois son diplôme en poche.
3. CMR, *Stone Frigate*, p. 131.
4. À la fin de mai 1915, les unités de la 1<sup>re</sup> Division d'ingénieurs avait perdu 4 officiers et 125 autres soldats, tous morts, blessés ou disparus au combat. Pour d'autres statistiques, consulter l'ouvrage du Col A. F. Duguid, *Official History of the Canadian Forces in the Great War, 1914-1919: Appendix I*, (Ottawa : King's Printer, 1938).
5. Bibliothèque et Archives Canada [BAC], Fonds d'archives [FA] 150, consulté en 1992-93/166, boîte 8095-52.
6. Col. A. J. Kerry et Col. W. A. McDill, *The History of the Corps of Royal Canadian Engineers, Volume 1: 1749-1939*, (Ottawa : Queen's Printer, 1962), p. 95.
7. S. F. Wise, *Canadian Airmen and the First World War: The Official History of the Royal Canadian Air Force*, vol. 1, (Toronto : University of Toronto Press, 1980), p. 359.
8. *Ibid.*, p. 359.
9. Bureau des archives publiques [BAP] de Kew, Royaume-Uni. PRO Air 1/916/204/5/871. Échanges entre Trenchard et Henderson, notes datées de septembre 1916.
10. Chris Shores, Norman Franks et Russell Guest, *Above the Trenches: A Complete Record of the Fighter Aces and Units of the British Empire Air Forces, 1915-1920*, (Londres : Fortress Publications Inc, 1990).
11. E. M. Roberts, *A Flying Fighter*, (New York : publication privée, 1918), p. 97-146. Voir aussi S. F. Wise, *Canadian Airmen and the First World War*, p. 365.
12. Wise., p. 361.
13. *Ibid.*, p. 384.
14. PRO Air 1/2248/209/43/15 Rapport de combat aérien (RCA) du 18<sup>e</sup> Escadron, 20 octobre 1916.

### Liste des abréviations

<b>AH</b>	<b>aéronef hostile</b>
<b>BRP</b>	<b>Bureau des relations publiques</b>
<b>CFGRC</b>	<b>centre de formation du génie royal canadien</b>
<b>CMR</b>	<b>Collège militaire royal</b>
<b>FEC</b>	<b>Forces expéditionnaires canadiennes</b>
<b>IC</b>	<b>Ingénieurs canadiens</b>
<b>RCA</b>	<b>rapport de combat aérien</b>
<b>RCHA</b>	<b>Royal Canadian Horse Artillery</b>
<b>RFC</b>	<b>Royal Flying Corps</b>

15. *Ibid.*, RCA du 18<sup>e</sup> Esc, 20 octobre 1916.
16. *Ibid.*, RCA du 18<sup>e</sup> Esc, 22 octobre 1916.
17. Trevor Henshaw, *The Sky Their Battlefield*, (London: 1995), 120. Voir aussi C. Hobson, *Airmen Died in the Great War, 1914-1918*, (Londres : Grub Street Press, 1995), 85; et C. Cole, éd., *RFC Communiqués: Royal Flying Corps 1915-1916*, (Londres : Grub Street, 1969), p. 294.
18. Le RCA du 18<sup>e</sup> Esc du 22 octobre 1916 indique que le Lieutenant Rankin aurait d'abord été enterré près de l'épave de son aéronef. La localisation aurait été notée sur une carte avec l'identifiant WoL.M.23.b.9.9.
19. Voir C. Cole, éd. *RFC Communiqués*, et PRO RCA pour le 18<sup>e</sup> Escadron de la Royal Air Force. Le rapport de Bamard est également mentionné dans des histoires relatées par Henshaw et Wise.



# LES SYSTÈMES D'ÉTAT-MAJOR ET LA FORCE AÉRIENNE CANADIENNE :



## *Deuxième partie* *Une évolution complexe*

Par le Major Paul Johnston

**Q**ui aime le travail d'état-major? Certainement pas le personnel naviguant puisque les forces aériennes ont toujours été plus intéressées par l'aspect audacieux des opérations aériennes que par les détails pratiques du commandement et du travail d'état-major au sol.<sup>1</sup> C'est peut-être la raison pour laquelle l'évolution complexe des systèmes d'état-major au sein de la Force canadienne aérienne, donne à réfléchir à l'égard de sa structure institutionnelle. En effet, la pratique permet de présumer que l'Armée de l'air pourrait profiter

d'une approche plus systématisée du travail d'état-major.

Ce qui suit est la deuxième partie d'une série de deux articles. La première partie explorait globalement l'histoire du commandement et des systèmes d'état-major. La deuxième partie, tout en conservant la première en arrière-plan, porte sur l'évolution des systèmes d'état-major pratiqués au sein de la Force canadienne aérienne plus particulièrement, pour ensuite examiner le sujet et faire quelques suggestions.



## Origines britanniques

Comme on pouvait s'y attendre, les divers systèmes de commandement et d'état-major des forces canadiennes sont tous d'origine britannique, soit de l'Armée de terre britannique, de la Marine royale ou de la Royal Air Force. Jusqu'à et au cours de la Deuxième Guerre mondiale, ce n'était pas seulement un reflet de notre histoire et de notre patrimoine, mais cela découlait d'une politique explicite.<sup>2</sup> Après la Deuxième Guerre mondiale, chacune des trois armées canadiennes a conservé, pendant une bonne partie des années 1960, les systèmes de commandement et d'état-major distinctifs hérités des Britanniques. Par exemple, le quartier général de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada en Europe était organisé durant les années 1950 selon le modèle diarchique avec un officier supérieur d'état-major (OSEM Air) et un officier d'état-major - administration (OEM Adm).<sup>3</sup> En fait, au moment de l'unification, l'Aviation royale du Canada (ARC) utilisait toujours le système d'état-major hérité de la Royal Air Force (RAF).

Comme nous l'avons vu dans le premier article de cette série,<sup>4</sup> les doctrines d'état-major britanniques qui existaient encore au moment de l'unification, différaient sensiblement du système d'état-major continental des Américains. Au moment de l'unification, on a bien pensé qu'en adoptant des uniformes communs, les nouvelles forces canadiennes devraient adopter un système commun d'état-major et on a demandé qu'une étude soit menée pour examiner la question et faire des recommandations.<sup>5</sup> Il semble bien n'y avoir rien subsisté de cet effort longtemps oublié, puisque durant les années 1960 et 1970 les systèmes d'état-major de chacun des trois éléments sont restés quasiment inchangés depuis leurs antécédents britanniques du temps de la guerre.

## État-major supérieur : Quartier général de la Défense nationale

La structure du Quartier général de la Défense nationale — et du Quartier général des Forces canadiennes durant les premières années de l'unification — a connu divers changements au cours des années, mais elle n'a jamais été alignée sur le système continental avant tout récemment.

Les quartiers généraux des services des Forces canadiennes ont tous suivi leurs structures organisationnelles traditionnelles d'avant l'unification provenant des modèles britanniques et du Commonwealth, et l'organisation du Quartier général de la Défense nationale d'avant l'unification n'était plutôt qu'une structuration pratique fondée sur aucune doctrine d'état-major en particulier.<sup>6</sup> Le Quartier général des Forces canadiennes de l'époque immédiate après l'unification et le Quartier général de la Défense nationale, tel qu'établi en 1972, reposaient tous les deux sur une organisation structurée de manière opportune.<sup>7</sup>

Dès le début, cette situation a suscité un certain mécontentement et a mené à une étude approfondie des systèmes d'état-major au sein des Forces canadiennes peu de temps après l'unification.<sup>8</sup> Néanmoins, peu de changements majeurs ont été effectués avant l'expérience de la première guerre du Golfe — la première véritable expérience de guerre et combat des militaires canadiens depuis la guerre de Corée — qui a mis en évidence à quel point le Quartier général de la Défense nationale n'était pas organisé pour assurer un commandement efficace des opérations actives. De manière suffisamment raisonnable, il fut alors décidé d'établir un état-major opérationnel au sein du Quartier général de la Défense nationale et c'est ainsi qu'est né l'état-major interarmées ou « EMI ».<sup>9</sup> Il est intéressant de noter que rien ne laissait présager que l'EMI pouvait avoir un avenir autre que celui d'état-major continental.

Le dernier changement apporté au niveau du commandement stratégique dans les Forces canadiennes a été la création d'un état-major interarmées stratégique (EMIS) et de quatre quartiers généraux opérationnels organisés en une structure d'état-major interarmées continentale. Encore une fois, il semble que personne n'a songé à utiliser un autre système pour ces états-majors opérationnels, une démonstration de l'influence américaine.

## Expérience de l'Armée de terre

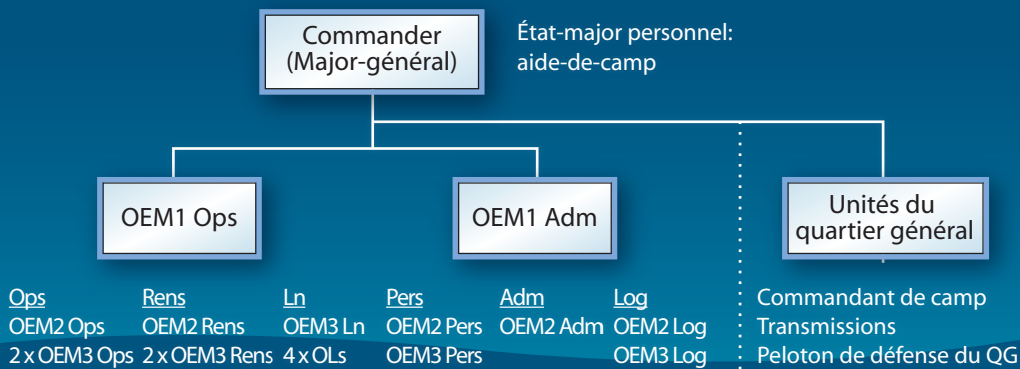
L'expérience de l'Armée de terre en matière de commandement et de systèmes d'état-major durant les années d'après-guerre illustre bien

quel était le modèle dominant dans les Forces canadiennes. Longtemps après la fin de la Deuxième Guerre mondiale, la structure et les techniques du système d'état-major au sein de l'Armée canadienne étaient demeurés pratiquement inchangés par rapport au modèle britannique qu'elle utilisait pendant la guerre; seuls quelques termes du cru avaient été ajoutés pour décrire son système d'état-major. Par exemple, il est intéressant de noter à quel point la structure de l'organisation suivante des années 1970 d'un quartier général divisionnaire selon la doctrine canadienne (voir Tableau 1) est semblable sur le plan organisationnel au modèle utilisé durant la Deuxième Guerre mondiale;<sup>10</sup> seuls les titres de poste ont été changés. Il est intéressant de noter le maintien du traditionnel « l'état-major diarchique » britannique sans commandant adjoint ni de chef d'état-major.

Le développement évolutionnaire suivant dans la pratique de l'Armée canadienne a été l'introduction du système d'état-major continental des Américains. Il semble que ce système a été

introduit pour la première fois dans les Forces canadiennes au quartier général de ce qu'on appelait à l'époque la Force mobile (FMC) et au quartier général de la 1<sup>re</sup> Division du Canada lorsque ce dernier a été rétabli. À la fin des années 1980, les deux quartiers généraux étaient organisés selon le système d'état-major continental avec des états-majors complets et des chefs d'état-major.<sup>11</sup> À mesure que le modèle du système d'état-major continental s'étendait (au Canada et au sein de l'OTAN), la pratique de s'organiser selon les principes du système américain a fini par atteindre le niveau des groupes brigades. Il est intéressant de noter que dans les années 1990, lorsque les titres du système d'état-major continental ont été adoptés au niveau des brigades, ils se sont tout simplement superposés sur ceux de la vieille structure, encore utilisée, des Britanniques et du Commonwealth.<sup>12</sup> Ce n'est qu'il y a quelques années seulement que les quartiers généraux des groupes brigades ont instauré le poste de chef d'état-major (lieutenant-colonel). Ils procèdent actuellement à

**Tableau 1 : Quartier général divisionnaire « canadianisé », dans les années 1970<sup>13</sup>**



Il est intéressant de noter le maintien du traditionnel « état-major diarchique » britannique sans commandant adjoint ni de chef d'état-major.

Conseillers armes (généralement des commandants subalternes, spécialistes des armes employées)

### Liste des abréviations

Adm	Administration	OEM3	Officier d'état-major 3 <sup>e</sup> classe
Ln	Liaison	OL	Officier de liaison
Log	Logistique	Ops	Opérations
OEM1	Officier d'état-major 1 <sup>re</sup> classe	Pers	Personnel
OEM2	Officier d'état-major 2 <sup>e</sup> classe	Rens	Renseignement

l'implantation de toutes les formes et fonctions du système d'état-major continental.<sup>14</sup>

## L'expérience de la Marine canadienne

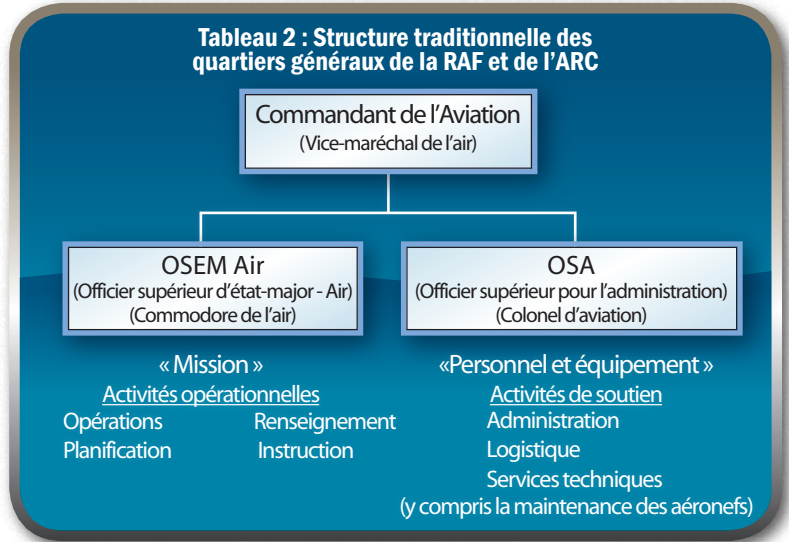
Fidèle à son patrimoine naval, la Marine royale du Canada (MRC) utilisait un état-major relativement petit au moment de l'unification. Il était surtout concentré à Halifax et organisé selon les principes du modèle classique de la Marine royale et de la MRC.

Après l'unification, il s'est accru et est devenu le Quartier général du Commandement maritime, avec un quartier général subalterne sur la Côte Ouest, ainsi que quelques états-majors au Quartier général de la Défense nationale pour les questions d'approvisionnement.<sup>15</sup> Aucun de ces états-majors n'était organisé selon les principes du système continental, et ce, aussi tard que vers la fin des années 1990. Cependant, à la fin des années 1990, même la Marine a succombé à l'influence internationale et s'est elle-même actualisée au système d'état-major continental. Lorsque les chefs d'état-major des armées ont déménagé au Quartier général de la Défense nationale, les quartiers généraux FMAR(A) et FMAR(P) ont été organisés selon le modèle continental. Au-dessous de ce niveau, les états-majors des forces navales canadiennes sont demeurés petits avec une structure de circonstance.<sup>16</sup>

## Niveau d'état-major supérieur : L'expérience de l'Armée de l'air

L'Armée de l'air a eu beaucoup moins l'occasion d'expérimenter le système continental que l'Armée de terre. Naturellement, les organisations de l'ARC ont d'abord suivi le modèle traditionnel de la RAF (voir Tableau 2). Lorsque le Quartier général du Commandement aérien a été établi après l'unification, celui-ci, comme les autres, a été organisé selon les principes d'un

**Tableau 2 : Structure traditionnelle des quartiers généraux de la RAF et de l'ARC**



« système modifié de l'ARC », découlant du système utilisé au quartier général du groupe.<sup>17</sup> C'était encore le cas à la fin des années 1980, alors qu'au même moment, comme nous l'avons vu, le système continental commençait à être pratiqué dans les forces terrestres canadiennes. La première introduction du système continental dans les mœurs de l'Armée de l'air au Canada semble avoir découlé du travail accompli par l'Équipe de restructuration : Commandement et contrôle de la Force aérienne (ERCCFA) au milieu des années 1990, lorsque le Quartier général du Commandement aérien a été réorganisé selon les principes du système d'état-major continental dans le cadre de sa transformation en Quartier général de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada.<sup>18</sup>

## Organisation d'une escadre

Comme nous l'avons vu, après la Deuxième Guerre mondiale, l'ARC a conservé l'organisation et le système d'état-major (tel qu'illustré dans le Tableau 3) hérités des Britanniques. Pendant l'« âge d'or » de l'ARC dans les années 1950, c'est ce système qui a été maintenu, quoique sa terminologie s'est « canadienisée » (comme dans l'Armée de terre canadienne). Le commandant d'escadre - détachement air est devenu l'officier en chef des opérations (O C Ops), le commandant d'escadre - administration est devenu l'officier

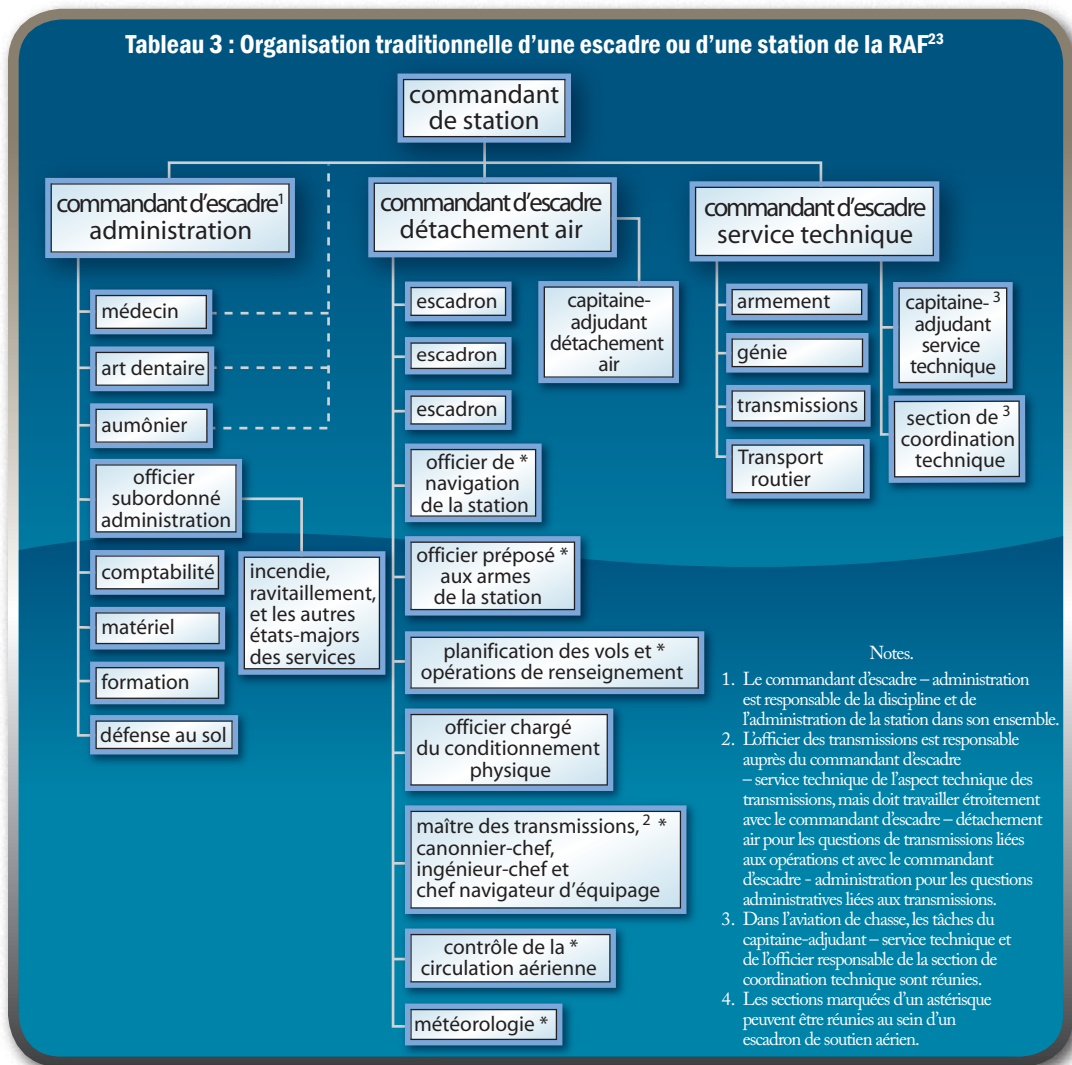
en chef de l'administration (O C Adm) et le commandant d'escadre - service technique porte maintenant le titre d'officier en chef des services techniques (OCST).<sup>19</sup> Néanmoins, les formes et processus organisationnels du modèle utilisé par la RAF et l'ARC durant la guerre sont demeurés inchangés jusqu'à l'unification.

En se basant sur les dossiers de l'organisation existant encore, il semblerait que le seul changement organisationnel significatif effectué dans les années 1950 ait été la séparation des tâches assumées par le contrôleur. Dans le but d'assurer des mesures indépendantes de contre-vérification de l'état des finances, cette fonction a été retirée de l'organisation chargée

de l'administration et placée entre les mains d'état-major spécialisé relevant directement du commandant.<sup>20</sup>

L'unification a permis d'apporter le premier véritable changement en introduisant le « concept de base ». Une base structurelle de soutien stable a été établie et elle ne faisait pas partie de la chaîne de commandement opérationnelle.<sup>21</sup> Le concept de base utilisait la structure traditionnelle d'une station de l'ARC et de la RAF, mais avec une terminologie différente.<sup>22</sup> Il est intéressant de noter que les deux autres armées ont également adopté cette structure. Les O C Ops sont devenus des officiers des opérations de la base (O Ops B),

**Tableau 3 : Organisation traditionnelle d'une escadre ou d'une station de la RAF<sup>23</sup>**



Notes.

1. Le commandant d'escadre - administration est responsable de la discipline et de l'administration de la station dans son ensemble.
2. L'officier des transmissions est responsable auprès du commandant d'escadre - service technique de l'aspect technique des transmissions, mais doit travailler étroitement avec le commandant d'escadre - détachement air pour les questions de transmissions liées aux opérations et avec le commandant d'escadre - administration pour les questions administratives liées aux transmissions.
3. Dans l'aviation de chasse, les tâches du capitaine-adjutant - service technique et de l'officier responsable de la section de coordination technique sont réunies.
4. Les sections marquées d'un astérisque peuvent être réunies au sein d'un escadron de soutien aérien.

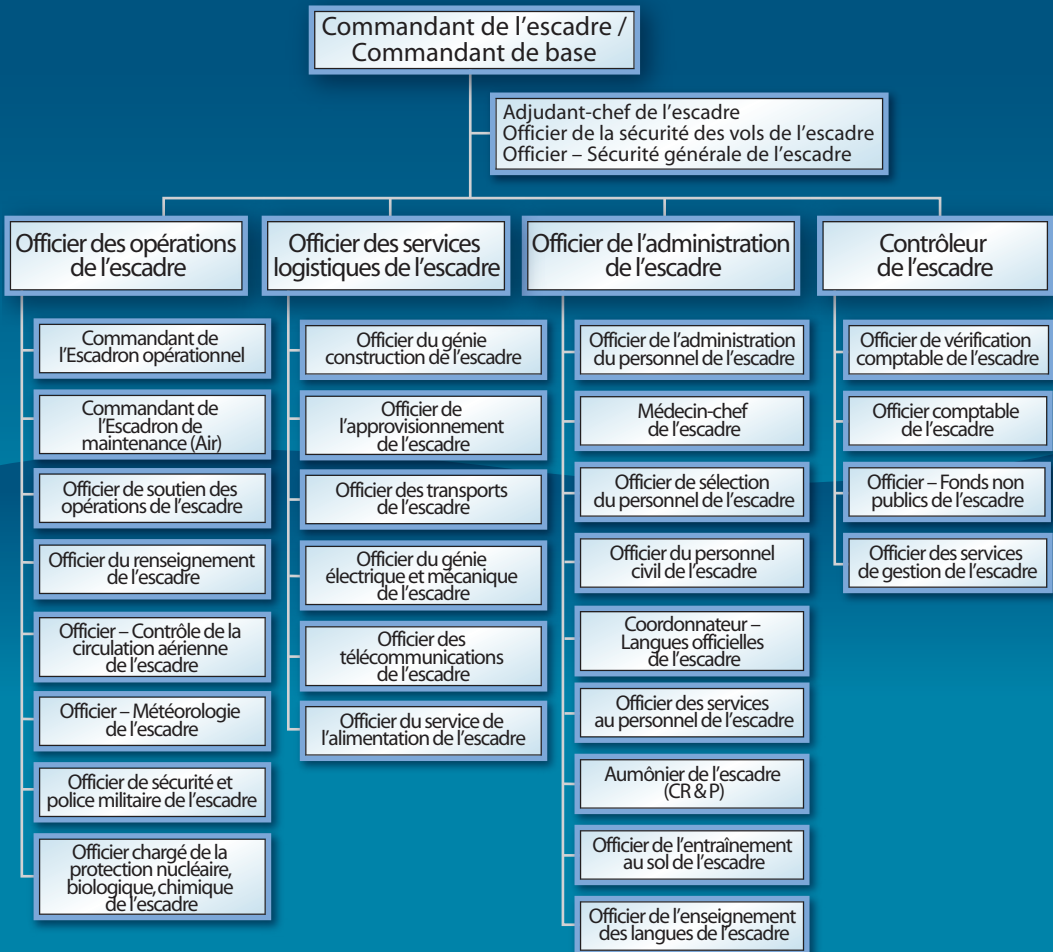
les O C Adm des officiers d'administration de la base (O admin B) et les OCST des officiers des services techniques de la base (OSTB).

Le deuxième changement significatif s'est traduit par un mouvement d'indépendance au niveau du rôle de la maintenance (Air). Dans le modèle utilisé par la RAF durant la guerre, cette fonction relevait du commandant d'escadre - service technique - qui est devenu l'OCST dans le modèle utilisé par l'ARC dans les années d'après-guerre. Très tôt après l'introduction du concept de base, le service de maintenance (Air) (distinct des autres services techniques, en particulier de la maintenance des véhicules au sol) a été placé sous la responsabilité

d'un « officier des techniques de maintenance des aéronefs de la base » ou « OTMAB ». L'OTMAB s'occupait d'un service distinct des autres services techniques de la base, mais relevait encore de l'OSTB.<sup>24</sup> Puis, l'organisation des OTMAB est devenue une unité indépendante — l'« Escadron de maintenance (Air) » (EMA). Il semblerait que ce mouvement a pris naissance au sein des Forces canadiennes Europe avec la création du 1<sup>er</sup> Escadron de maintenance (Air) à Baden-Soellingen. Par la suite, des EMA ont été établis en tant qu'unités indépendantes au sein de toutes nos escadres.<sup>25</sup>

Le changement suivant s'est produit au début des années 1990, lorsque le « concept

**Tableau 4 : Réintroduction du « concept d'escadre », 1993<sup>26</sup>**



d'escadre » a été formellement réintroduit par le Lieutenant-général Huddleston, le commandant du Commandement aérien de l'époque.<sup>27</sup> Cela a été fait pour annuler l'effet du concept de base dans les Forces canadiennes, qui désignait les bases comme des unités à infrastructure statique, et surtout pour réitérer le rôle des commandants des bases aériennes dans la chaîne de commandement.<sup>28</sup> La terminologie a encore une fois changé et les « bases » sont devenues des « escadres », et ensuite nous avons eu les officiers des opérations de l'escadre (O Ops Ere) et les officiers d'administration de l'escadre (O Admin Ere). Les OSTB sont devenus des officiers des services logistiques de l'escadre (O Log Ere) plutôt que des officiers des services techniques de l'escadre. Cette structure d'organisation a constitué la seule différence significative entre le nouveau concept d'escadre et le système traditionnel utilisé par la RAF et l'ARC puisque les services de maintenance des avions ne faisaient plus partie de la branche des services techniques et constituaient des unités indépendantes. On notera que l'organisation générique des escadres (voir Tableau 4) établie à ce moment-là, reflétait la traditionnelle structure à trois volets de la RAF, avec les unités devant faire rapport par l'entremise de l'O Ops Ere.

Il semblerait que dans le cadre de l'initiative ERCCFA du milieu des années 1990, on a pensé à établir des états-majors « A » (soit un état-major continental) dans les quartiers généraux des escadres, mais on n'est jamais allé plus loin.<sup>29</sup> Il y a quand même eu une introduction furtive du système continental dans les escadres comme suite à des initiatives locales, mais — comme cela s'est passé ailleurs — cette infiltration a eu comme seul résultat de changer les titres des postes sans affecter la structure et le fonctionnement du système utilisé. C'est pourquoi il arrive parfois que les officiers des opérations de l'escadre soient désignés sous le nom de « A3 » et les officiers du renseignement de l'escadre sous le nom de « A2 », mais la structure reste inchangée.<sup>30</sup>

Le plus récent changement apporté dans l'organisation des escadres (voir Tableau 5) des Forces canadiennes est venu du projet

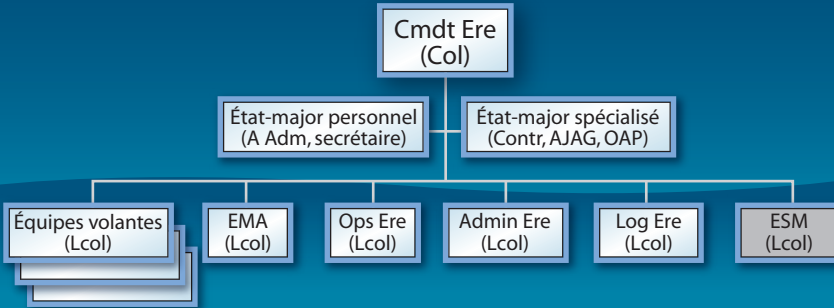
visant la Capacité de soutien de la Force aérienne (CSFA). Dans le cadre de ce projet, les affectations des services de soutien des escadres ont été regroupées en « Escadrons de soutien de mission » (ESM) pouvant être déployés en unités structurées pour des opérations expéditionnaires. Les ESM combinent les fonctions des branches des services de l'administration et des services de la logistique des escadres pour former une seule entité de soutien de mission. Ils constituent ainsi une sorte de percée dans l'organisation traditionnelle de l'ARC et par rapport au concept d'escadre réintroduit en 1993.

Le tableau 5 est plutôt théorique, puisqu'il donne l'impression que deux escadres seraient organisées exactement de la même façon. Il ne faut pas oublier, comme nous l'avons mentionné plus haut, qu'il y a eu une introduction furtive d'éléments du système d'état-major continental des Américains dans l'organisation des escadres.

## Influence américaine

Ainsi, c'est grâce à un processus complexe que toutes les armées et divers niveaux des Forces canadiennes ont fini par plus ou moins adopter le système continental américain. C'est quand même un peu ironique. À la suite de l'unification, des efforts ont été entrepris pour élaborer un système d'état-major unifié.<sup>31</sup> Comme on a pu le constater, cet effort bien intentionné n'a rien donné, puisqu'aucun nouveau système d'état-major de forces canadiennes n'est issu de l'unification. Cependant, comme nous l'avons vu, dans l'évolution complexe des systèmes d'état-major au cours des dernières décennies, un développement concomitant a presque produit le même impact. Depuis les années 1980, l'influence des États-Unis a été telle que presque tous les militaires occidentaux ont adopté le système d'état-major continental. D'ailleurs, l'OTAN l'a adopté, puis même les Allemands et les Britanniques ont abandonné leurs systèmes traditionnels pour l'adopter. Comme nous l'avons vu, presque tous les états-majors opérationnels des Forces canadiennes l'ont adopté. Ainsi, l'influence américaine a permis de réaliser ce que l'unification n'a jamais réussi à accomplir — une normalisation des systèmes d'état-major dans les trois armées

**Tableau 5 : Organisation actuelle d'une escadre**



Note : l'ESM est une unité « virtuelle ». Dans les opérations courantes (non déployées), tout le personnel travaille dans les organisations Admin Ere ou Log Ere.

« Ce système [le système continental], qui est le produit de siècles d'évolution des états-majors, permet un regroupement à la fois simple et complet de commandements et de fonctions d'état-major. En fait, il est difficile d'imaginer une fonction

des Forces canadiennes. Aujourd'hui, tous les quartiers généraux des opérations en ligne, le Quartier général de la force opérationnelle interarmées, le QG FMAR(A) et le QG FMAR(P) de la Marine, les quartiers généraux de zone et du Groupe-brigade de l'Armée de terre, et le quartier général de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada de l'Armée de l'air utilisent le système d'état-major continental, qui est même en train de se glisser dans la pratique au niveau des escadres (au moins en théorie).

Une autre caractéristique de la pratique contemporaine des états-majors continentaux qu'il est utile de mentionner — bien qu'elle ne soit pas de loin propre aux Forces canadiennes — est la tendance vers une prolifération du nombre de branches d'état-major dans le système. Dans la version originale du système d'état-major continental des Américains, il n'y avait que quatre branches, avec une disposition pour une cinquième en cas de besoin.<sup>32</sup> Au sein de l'OTAN et dans la pratique élargie d'aujourd'hui, il semble que cette « cinquième » branche soit celle de l'atelier du futur, les communications et l'informatique comme étant la sixième et la doctrine est généralement considérée comme étant la septième branche.<sup>33</sup> Ensuite, le processus de normalisation tend à s'estomper, mais aujourd'hui, nombreux sont les quartiers généraux qui ont beaucoup plus de branches.<sup>34</sup>

Hittle en est un qui s'est vigoureusement insurgé contre une telle prolifération :

*qui ne pourrait pas se retrouver dans l'une des quatre sections d'état-major général. ... L'application appropriée de notre doctrine d'état-major présuppose que [toutes les variations de cette organisation normalisée] ... doivent conserver le statut d'exceptions ou bien les exceptions vont finir par remplacer le système normalisé par aucun système.<sup>35</sup> »*

L'argument présenté ici ne signifie pas que les autres fonctions ne méritent pas d'avoir leurs propres sections d'état-major - il s'agit plutôt de savoir si ces sections devraient être dotées de branches complètes à l'intérieur du système ou s'il serait plus approprié de les rattacher à l'une des branches existantes. Plus il y aura de branches (chacune ayant un statut symboliquement égal) dans le système, plus il sera dilué et donc moins concentré, et il sera enclin à se bureaucratiser.

Lorsque l'on examine les systèmes d'état-major, on découvre que le parallélisme des états-majors est une autre caractéristique importante offrant des avantages intéressants. En effet, dans une organisation d'états-majors normalisés à tous les niveaux, un officier d'état-major d'un quartier général peut facilement identifier son homologue d'un autre quartier général avec qui il pourra facilement entrer en liaison. En pratique internationale, cela constitue un solide argument en faveur du système continental — il est de facto devenu la norme internationale.

## Des vestiges de l'approche diarchique traditionnelle prusso-britannique sont toujours observables

Un thème intéressant se dégage de l'histoire de cette complexe évolution: il semble évident que malgré les réformes et les innovations, le commandement et le travail d'état-major tels que pratiqués dans les faits sont profondément enracinés dans la culture organisationnelle d'une structure militaire et résistent quelque peu au changement. Comme on l'a vu, la première étape dans l'introduction du système continental consiste souvent à simplement adopter sa terminologie, sans modifier la structure et les pratiques relatives à ce système. Encore aujourd'hui, il est possible d'observer dans les Forces canadiennes des vestiges de l'ancienne philosophie diarchique britannique relative aux états-majors. Le Quartier général de la Défense nationale représentait jusqu'à récemment un des exemples frappants de ces vestiges. En effet, malgré une déroutante « organisation en matrice », le chef d'état-major de la Défense avait deux principaux subordonnés : le vice-chef d'état-major de la Défense et le sous-chef d'état-major de la Défense. Comment se partageaient-ils les tâches? Un d'entre eux était responsable des opérations et l'autre de l'administration et du soutien.

Un autre exemple au sein de la Force aérienne est observable au Quartier général actuel de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada, qui a en théorie la structure d'un état-major continental, mais ne comporte pas de vrai chef d'état-major et ne suit pas les branches standardisées d'un état-major continental. Toutefois, l'état-major A de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada est partagé par deux commandants adjoints. Ces derniers sont désignés « commandant adjoint de mise sur pied d'une force » et « commandant adjoint de soutien de mission ». Le premier est responsable des questions relatives aux opérations<sup>36</sup> et le second de celles relatives au soutien<sup>37</sup>, ce qui *de facto* ou même *de jure* reproduit en partie l'ancienne diarchie britannique entre les opérations et le soutien. Ces deux postes, selon les quartiers généraux traditionnels de la RAF ou de l'ARC, auraient été désignés comme l'OSEM Air et l'OSA<sup>38</sup>.

## Facteurs à considérer

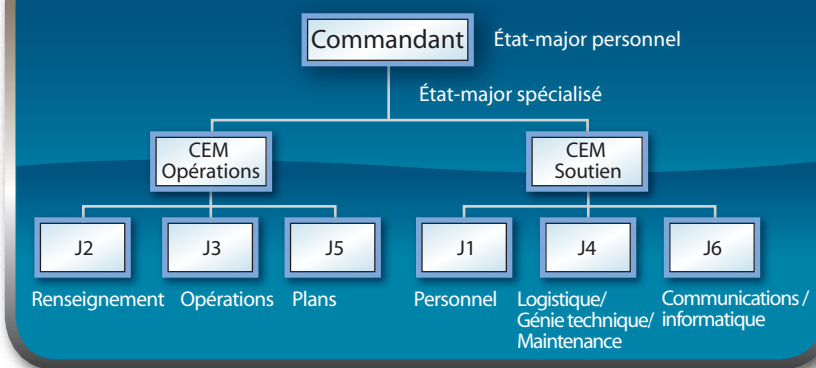
Tout cela importe-t-il vraiment? Après tout, la raison d'être d'un état-major - de tous les états-majors, peu importe leur structure - est la même, c'est-à-dire qu'ils existent pour assister le commandant dans les tâches de commandement et de contrôle en traitant l'information, en donnant des conseils, en élaborant des plans et des ordres, ainsi qu'en coordonnant et en supervisant parfois l'exécution des tâches. En outre, comme peut en témoigner toute personne qui a travaillé dans un quartier général, les commandants et les états-majors ne sont pas que des cases dans un tableau, ce sont des êtres humains, et les relations qu'ils ont les uns avec les autres sont donc toujours très personnelles. Le rythme auquel se déroulent les activités reflète inévitablement la personnalité des principaux responsables de l'état-major. Néanmoins, même si selon l'adage « la fonction détermine la forme », l'inverse est aussi vrai : la forme détermine souvent la fonction. Effectivement, la structure d'un état-major a presque toujours un effet majeur sur le débit de l'information qui entre et qui sort du quartier général ou qui y circule, et a donc un effet sur le « rythme de combat » et sur les prises de décisions.

En ce sens, la différence fondamentale qui existe dans l'approche des procédures d'état-major représentées par les deux philosophies historiques de systèmes d'état-major est bel et bien importante. Le système continental est de nature beaucoup plus bureaucratique : les processus y sont subdivisés officiellement en au moins quatre directions (de nos jours généralement beaucoup plus), qui sont théoriquement sur un pied d'égalité. La coordination entre ses directions devient donc essentielle, et dans le cas du système continental, c'est le chef d'état-major qui est responsable de cette coordination. J.D. Hittle, auteur d'un ouvrage précurseur dans le domaine des systèmes d'état-major, considère qu'il s'agit d'un avantage, car il s'agit d'un système constitué de freins et de contrepoids<sup>39</sup>.

D'un autre côté, le système diarchique prusso-britannique présente une certaine élégance naturelle. Puisqu'il comporte moins de branches essentielles, il est par nature moins bureaucratique et moins enclin aux



**Tableau 6 : État-major continental modifié comportant deux chefs d'état-major**



en appréciaient l'élégance. Il existe cependant la possibilité de faire un compromis. En effet, si un quartier général a recours à deux chefs d'état-major, un pour les opérations et l'autre pour le soutien (voir le tableau 6), on se rapproche de

« cloisonnements<sup>40</sup> ». Il comporte une certaine division naturelle entre les opérations et l'administration. Le commandant a un accès immédiat et sans entraves à des conseils en ce qui concerne ces deux branches. De plus, le commandant se trouve plus au coeur du processus. Il est donc plus probable que ce dernier soit aux commandes de son état-major, plutôt que d'être aux prises avec des états-majors qui fonctionnent comme des systèmes bureaucratiques autonomes. À cet égard, les commentaires faits dans la lettre d'accompagnement du vice-chef d'état-major de la Défense dans le cadre de l'étude de 1972 portant sur les systèmes d'état-major se révèlent intéressants :

*« [Le rapport devrait] mettre en évidence le grand nombre d'insuffisances, le manque de flexibilité et les répétitions inutiles qui sont observables dans le prétendu « système continental ». L'expérience avec les diverses variantes de ce système a permis de constater qu'il entraîne des structures encombrantes et clichées qui sont peu rentables en matière de main d'oeuvre et de communications<sup>41</sup>. »*

Pourtant, compte tenu de la prédominance du système d'état-major continental américain, essayer de résister à la tendance générale présente sur le plan international favorisant un système d'état-major continental reviendrait presque certainement à ramer à contre-courant. L'interopérabilité avec les États-Unis exclut pratiquement la possibilité d'adopter le système prusso-britannique, mais l'ancien système risque de manquer à la majorité des gens qui

l'essence de l'ancien système britannique dans la pratique. Le quartier général de l'OTAN a souvent recours à cette approche et, comme on a pu le voir, c'est aussi le cas pour le quartier général de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada, qui a récemment subi une restructuration<sup>42</sup>.

À vrai dire, aussi ennuyeux et obscurs puissent-ils sembler, les systèmes d'état-major sont vraiment importants. Pour s'en convaincre, il suffit d'observer la détermination de l'ancien chef d'état-major de la Défense Gén Hillier pour clarifier les relations qui existent dans le cadre du commandement (et par extension au sein de l'état-major) et, encore plus important, pour passer d'une culture militaire qu'il définit comme « centrée sur l'état-major » à une culture militaire « centrée sur le commandement ».

## Formation des membres de l'état-major

Il convient aussi de souligner la formation des membres de l'état-major. Traditionnellement, la formation était considérée comme un élément d'une importance majeure dans l'élaboration d'un système d'état-major efficace. Les Allemands ont amorcé l'élaboration de leur état-major général en fondant la fameuse *Kriegsakademie*, et les Britanniques ont emboîté le pas lorsqu'ils ont fondé Camberley. Ils offraient tous deux un programme de deux ans pour les capitaines, et les Britanniques ont ensuite fondé l'Imperial Defence College pour les colonels. Hittle a spécialement défini la formation des membres de l'état-major comme une question d'importance cruciale lorsqu'il a déclaré que

« l'éducation est une exigence primordiale dans l'élaboration d'un vrai système d'état-major<sup>43</sup>. »

Comme il a été mentionné, le Canada a d'abord envoyé ses jeunes officiers dans ces institutions britanniques pour leur formation<sup>44</sup>. Après la guerre, des institutions équivalentes ont été fondées au Canada : Fort Frontenac, à Kingston, pour l'Armée de terre et Armour Heights, à Toronto, pour l'ARC<sup>45</sup>. Après l'unification des services, l'Armée a conservé ce qui est devenu le Collège de commandement et d'état-major des Forces terrestres canadiennes (CCEFTC, qui est destiné aux capitaines) à Kingston, et le Collège d'état-major de l'ARC de Toronto est devenu le Collège d'état-major et de commandement des Forces canadiennes (pour les majors). Plus récemment, l'École d'études aérospatiales des Forces canadiennes (EEAFC) a été fondée à Winnipeg afin d'offrir aux capitaines de la Force aérienne un cours d'état-major similaire au CCEFTC.

Par contre, une longue et lente dilution de la formation des membres d'état-major a pu être observée dans les Forces canadiennes en général et dans la Force aérienne en particulier. Les premiers programmes offerts à la *Kriegsakademie* et à Camberley étaient tous deux des cours de deux ans destinés aux capitaines. La formation à Fort Frontenac, quant à elle, ne durait que six mois, et le cours de commandement et d'état-major des Forces canadiennes ne dure qu'un an et est destiné aux majors et non aux capitaines. En guise de compensation partielle, les Forces canadiennes offraient aussi autrefois un cours d'état-major de courte durée aux officiers subalternes<sup>46</sup>, mais on a aussi laissé tomber ce cours il y a quelques années. L'EEAFC a périclité quelque peu depuis sa fondation dans les années 1990, ayant même retiré son cours d'état-major pour capitaines il y a peu de temps<sup>47</sup>. On observe aussi une tendance croissante chez les étudiants du Collège d'état-major et de commandement des Forces canadiennes à diplômé en tant que major principal, ou même en tant que lieutenant-colonel, ce qui signifie en vérité que dans le système actuel, il y a peu ou pas de capitaines ou même de majors formés dans un collège d'état-major.

Dans la même optique, non seulement les systèmes d'état-major comportent moins de formation, mais la doctrine relative à cette formation est pratiquement inexistante. Les forces terrestres ont publié *Le commandement dans les opérations terrestres*<sup>48</sup> ainsi que *Command Support in Land Operations*, qui consacre un chapitre aux principes et à l'organisation des états-majors<sup>49</sup>, mais ni les forces maritimes ni les forces aériennes n'ont de doctrine relative au commandement ou aux principes d'état-major<sup>50</sup>. Peut-être encore plus surprenant, il n'existe aucune publication portant sur la doctrine globale des systèmes d'état-major et de commandement au sein des Forces canadiennes en général. En effet, bien que les forces terrestres aient *Le commandement dans les opérations terrestres*, il n'existe aucune publication intitulée *Le commandement dans les opérations des Forces canadiennes*, même si à vrai dire, on consacre huit pages complètes aux opérations des Forces canadiennes dans *Opérations des Forces canadiennes*<sup>51</sup>. Les Forces canadiennes modernes n'ont tout simplement pas d'équivalent au *Staff Manual* de 1932 pour clarifier les principes de base d'état-major et de commandement<sup>52</sup>. Le manque de doctrine formelle et l'absence croissante de formation des membres d'état-major ont probablement été des facteurs déterminants ayant contribué à la dérive évidente qu'on constate dans l'évolution alambiquée des pratiques d'état-major et de commandement dans les Forces canadiennes en général et dans la Force aérienne en particulier.

## Conclusion

Il existe une différence réelle et significative dans l'approche du commandement et dans le travail d'état-major présents dans le système traditionnel prusso-britannique et dans le système continental. Cette différence s'est émoussée et a été oubliée au cours de l'évolution longue et compliquée des états-majors dans les Forces canadiennes. Pourtant, de façon ironique, on est parvenu à une certaine standardisation des systèmes d'état-major en ayant recours à la méthode indirecte consistant à copier les États-Unis. Leur «système continental» est devenu *de facto* la norme pour l'ensemble des forces

occidentales. Ce processus s'est cependant avéré progressif, et l'ancien système « diarchique » circulant dans nos veines a tendance à refaire surface. Le manque de formation et de doctrine d'état-major dans les Forces canadiennes a probablement contribué à la tendance à se rabattre sur les traditions non officielles s'inspirant des anciennes pratiques britanniques. En de telles circonstances, la tendance inévitable des commandants et des états-majors est de réagir d'instinct à chaque nouvel obstacle, souvent sans accorder beaucoup d'attention aux principes fondamentaux ou aux effets à long terme. Résultat : une évolution alambiquée des états-majors dans la Force aérienne ainsi que dans les escadres.

Le temps est peut-être venu pour les Forces canadiennes de prendre davantage au sérieux les principes d'état-major. Pourquoi n'existe-t-il aucun modèle de doctrine pour les escadres? Bien que nous n'ayons peut-être pas besoin ou que nous ne voulions peut-être pas d'une version canadienne du corps d'état-major général allemand, nous aurions probablement tout à gagner en choisissant nos principes d'état-major de base et en les exposant clairement dans une publication portant sur la doctrine d'état-major et de commandement, et en offrant une formation rigoureuse, minimalement aux officiers retenus. Encore aujourd'hui, l'Armée britannique fait la différence entre les officiers affectés à des tâches d'état-major ou administratives (ce qui est tristement le cas pour la plupart d'entre nous) et ceux qui sont vraiment des « officiers d'état-major »

au sein d'un état-major opérationnel. On désigne ces derniers comme « OEM1 » (les lieutenants-colonels), « OEM2 » (les majors) et « OEM3 » (les capitaines)<sup>53</sup>. La Force aérienne canadienne ne semble plus faire cette distinction. Il serait peut-être utile qu'on désigne de façon similaire un cadre portant sur les postes qui existent dans un état-major opérationnel de la Force aérienne et qu'on demande aux officiers responsables de ces tâches de suivre une formation rigoureuse, en plus de celle généralement offerte dans le cadre du perfectionnement professionnel des officiers des Forces canadiennes. Un tel système pourrait permettre de désigner par OEM2 les officiers des opérations d'escadre, avec un ou deux capitaines travaillant pour eux en tant qu'OEM3, ainsi qu'avec un noyau d'OEM1, OEM2 et OEM3 désignés pour faire partie de l'état-major A au Quartier général de la Division aérienne d'Ottawa, dans l'état-major de la Force aérienne. Une telle initiative nécessiterait de nouvelles responsabilités en ce qui concerne la formation, mais rien ne nous oblige à être excessifs : un total de moins de cinquante affectations dans l'ensemble de la Force aérienne pourrait suffire. Un tel cadre, établi stratégiquement dans l'ensemble de la Force aérienne, pourrait faire des merveilles en ce qui a trait au travail d'état-major et de commandement. Du reste, considérons-nous que depuis les années 1930, époque où les cours d'état-major de deux ans pour les capitaines étaient la norme, la conduite de la guerre est devenue plus complexe, ou qu'elle s'est simplifiée? ■

*Major Paul Johnston fait présentement partie de l'équipe de la doctrine au Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes (CGAFC). Il a obtenu un baccalauréat spécialisé en études militaires et stratégiques de la Royal Roads University. Il est également détenteur d'une maîtrise en Études sur la guerre du Collège militaire royal du Canada et est présentement candidat au doctorat à la Queen's University. Il a servi aux niveaux tactique, opérationnel et stratégique en Europe, au Moyen-Orient et en Afghanistan, travaillant à la fois avec l'OTAN et le NORAD, passant plus de temps dans les états-majors du quartier général qu'il ne veut bien admettre. Ses écrits ont été publiés dans une variété de revues dont Parameters et Air Power Review de la RAF. À son grand malheur, il remplit ses tâches actuelles à la section du commandement, contrôle, communications, informatique, renseignement, surveillance et reconnaissance (CAISR) du CGAFC, où, au cours de la dernière année, son projet principal a été la doctrine du commandement et contrôle.*

## Notes

1. Voir notamment : Carl Builder, *The Icarus Syndrome* (New Brunswick, NJ: Transaction Publishers, 1994) et James Mowbray, « Air Force Doctrine Problems: 1926-Present » *Airpower Journal* (Hiver, 1995) ou plus près de nous, Colonel P.J. Taggart « A Working Paper on Proposals for the Development and Dissemination of Air Force Doctrine » *Air Doctrine Symposium, Summary Proceedings* (Collèges des Forces canadiennes, 1994).

2. La pratique militaire au Canada suivait les normes de mère patrie. Tous les manuels canadiens traitant de doctrine militaire étaient des réimpressions des originaux britanniques et nous avons envoyé nos plus brillants officiers dans leur collège d'état-major. Voir notamment : Maurice Pope *Soldiers and Politicians* (Toronto : University of Toronto Press, 1962), p. 53.

3. L'officier supérieur d'état-major – Air était l'officier supérieur de l'état-major responsable des activités opérationnelles et l'officier d'état-major – Administration était l'officier supérieur d'état-major responsable des activités de soutien. Voir le premier article de cette série : Paul Johnston, « Les systèmes d'état-major et la Force aérienne canadienne : Première partie – Historique des systèmes d'état-major occidentaux » *La Revue de la Force aérienne du Canada*, vol. 1, n° 2, (été 2008), et le Tableau 2 dans cet article.

4. Paul Johnston, « Les systèmes d'état-major et la Force aérienne canadienne : Première partie – Historique des systèmes d'état-major occidentaux. » *La Revue de la Force aérienne du Canada*, vol. 1, n° 2, (été 2008).

5. Direction – Services consultatifs de gestion (DSCG), « Canadian Forces Staff System » (Étude de la DSCG n° 1951-100-70/4, octobre 1971, exemplaire à la bibliothèque du CMR, ci-après appelé : « Canadian Forces Staff System » de la DSCG).

6. R.L. Raymont, « The Evolution of the Structure of the Department of National Defence 1945-68 », Rapport pour la force opérationnelle sur l'unification des Forces armées canadiennes. (DHH 87/47, aussi : un exemplaire pour les archives de la bibliothèque du Collège des Forces canadiennes).

7. « Canadian Forces Staff System » de la DSCG, vol. 2, annexe G; Raymont, « The Evolution of the Structure of the Department of National Defence 1945-68 »; Bland, *National Defence Headquarters: Centre for Decision*, (Ottawa : Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 1997).

8. « Canadian Forces Staff System » de la DSCG, vol. 1-4.

9. Pour l'histoire de l'établissement du EMIA au Quartier général de la Défense nationale, voir Todd Fitzgerald et Michael A. Hennessy, « Une réorganisation opportune : l'état-major interarmées au QGDN lors de la guerre du Golfe » *Revue militaire canadienne* (vol. 4, n° 1, printemps 2003) et Sean M. Maloney, « Purple Haze: Joint Planning in the Canadian Forces from Mobile Command to J-Staff, 1975-1991 (Première partie 1) », *Army Doctrine and Training Bulletin* (vol. 5 n° 4, Hiver 2002-2003).

10. Tableau 3 du premier article de cette série, Paul Johnston, « Les systèmes d'état-major et la Force aérienne canadienne : Première partie – Historique des systèmes d'état-major occidentaux. » *La Revue de la Force aérienne du Canada*, vol. 1, n° 2, (été 2008), p. 23.

11. Le Quartier général de la 1<sup>re</sup> Division du Canada a été structuré selon le système continental lors de son ré-établissement en 1988. Voir Jack Dangerfield, « 1<sup>st</sup> Canadian Division: Enigma, Contradiction or Requirement », *Canadian Defence Quarterly* vol. 19, n° 5, (Printemps 1990) : p 7-14, qui donne un aperçu du ré-établissement de ce quartier général. L'auteur n'a pas été en mesure de donner la date précise d'adoption du système continental au quartier général du commandement de la Force mobile (CFM), mais en 1992, lorsque l'auteur y a été affecté, le système était déjà bien établi.

12. Par exemple, la vieille appellation « major de brigade » a été renommée « G3 », mais la structure et les processus sont restés les mêmes (voir Tableau 4 du premier article de cette série : Paul Johnston, « Les systèmes d'état-major et la Force aérienne canadienne : Première partie – Historique des systèmes d'état-major occidentaux. » *La Revue de la Force aérienne du Canada*, vol. 1, n° 2, (été 2008), p. 23).

13. Tiré de *Staff Officer's Handbook 1974*, Collège d'état-major de l'Armée canadienne, archives du Fort Frontenac, Kingston. Veuillez noter qu'à l'époque il n'y avait pas de quartier général divisionnaire dans les Forces canadiennes, il s'agissait d'une organisation théorique utilisée pour l'instruction.

14. Courriel envoyé à l'auteur par le Ltcol Shane Schreiber, puis le chef d'état-major du quartier général du 1<sup>er</sup> Groupe brigade, 14 février 2005.

15. « Canadian Forces Staff System » de la DSCG, vol. 1, p. 43-44.

16. Courriel envoyé à l'auteur par le Cdr Josh Barber, puis le commandant de TRINITY, 9 août 2005.

17. Notamment un document du commandement aérien de 1987 résume la situation qui prévalait à ce moment-là. 1901-03 (SSO OE) « A Position Paper on the Air Command Organization Structure » 25 mars 1987, rédigé et signé par le Ltcol (à l'époque) D.M. Westrop (exemplaire personnel de l'auteur, tiré des documents privés du Col D.M. Westrop [retraité]). Voir aussi : Allan English et John Westrop, *Canadian Air Force Leadership and Command: The Human Dimension of Expeditionary Air Force Operations* (Trenton : Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, 2007), p. 57.

18. L'auteur n'a pu trouver de preuve de présence d'un état-major continental dans la pratique de l'Aviation canadienne avant la réorganisation de l'ERCFA de 1995-1997, qui est clairement à l'origine de l'établissement d'un état-major interarmées au Quartier général de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada. Voir Allan English et John Westrop, *Canadian Air Force Leadership and Command: The Human Dimension of Expeditionary Air Force Operations* (Trenton : Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, 2007), p. 69. L'ancien état-major du Commandement aérien n'était pas organisé selon le système continental; courriel envoyé à l'auteur par le Col Westrop (retraité), qui avait été affecté au Quartier général du Commandement aérien. L'auteur peut confirmer qu'au moment de son affectation à Baden-Soellingen l'état-major du Quartier général original de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada (basé à Lahrb) n'était pas organisé selon le système continental.

19. Basé sur des récits anecdotiques rappelant la terminologie utilisée à l'époque, en particulier d'après un courriel personnel envoyé à l'auteur par le Ltgen D. Huddleston (retraité) [qui s'est joint à l'ARC en 1960].

20. « Canadian Forces Staff System » de la DSCG, vol. 1, p. 31 et 37. Ce changement a été effectué dans les trois armées à peu près au même moment.

21. Cet arrangement, bien que découlant largement de la pratique dans l'ARC, est devenu un irritant majeur pour le commandement aérien. Voir Allan English et John Westrop, *Canadian Air Force Leadership and Command: The Human Dimension of Expeditionary Air Force Operations* (Trenton : Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, 2007), p. 63-65.

22. Canada, DND, *Organization Concept for the Canadian Forces* (Ottawa : Quartier général des Forces canadiennes, 1967), p. 9-12.

23. « Draft Report on CF Staff System » de la DSCG, vol. 4, p. 51.

24. Ou rendre compte au cmdt (B) responsable en parallèle avec l'OSTB; la pratique semble avoir varié.

25. Les EMA sont maintenant désignés de façon à identifier leurs escadres, à l'exception du 1<sup>er</sup> EMA de la 4<sup>e</sup> Escadre, qui a conservé sa désignation originale de 1<sup>er</sup> EMA de Baden-Soellingen.

26. Ce tableau se veut un exemple de l'organisation générique d'une escadre, COMAR, « The Formation of Wings in Air Command » p. 10.

27. Cette initiative a été expliquée dans un livret spécial du Quartier général du Commandement aérien de l'époque, « The Formation of Wings in Air Command » (Quartier général du Commandement aérien à Winnipeg, 29 avril 1993). Un exemplaire est disponible au bureau de l'historien officiel de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada. Pour le plan officier, voir « Master Implementation Plan for the Wing Concept » (Quartier général du Commandement aérien à Winnipeg, 1993).

28. COMAR, « The Formation of Wings in Air Command » p. 1-2 et 6-9. Pour une analyse claire de cette réorganisation, voir Allan English et John Westrop, *Canadian Air Force Leadership and Command: The Human Dimension of Expeditionary Air Force Operations* (Trenton : Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, 2007), p. 66.

29. Allan English et John Westrop, *Canadian Air Force Leadership and Command: The Human Dimension of Expeditionary Air Force Operations* (Trenton : Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, 2007), p. 69.

30. Par exemple, contrairement à la pratique dans le système d'état-major continental, les « A2 » devaient se rapporter aux « A3 ».

31. « Canadian Forces Staff System » de la DSCG, vol. 1-4.

32. Cette première cinquième branche s'occupait d'affaires civilo-militaires. J.D. Hittle, *The Military Staff: Its History and Development* (Harrisburg, PA: The Stackpole Company, 3rd Edition, 1961), p. 212.
33. La croyance voulant qu'une branche affectée à la doctrine soit nécessaire dans l'état-major opérationnel est intéressante.
34. Le dossier dont l'auteur a pris connaissance était classé J13, qui était un « modélisation et simulation informatique » à un quartier général que je ne nommerai pas.
35. Hittle, p. 221.
36. Avec des responsabilités A2, A3 Transport, patrouille et aviation, A3 Protection de la Force et aérospatiale, et A5. Voir [http://www.airforce.forces.gc.ca/site/orgdocs/organization2\\_f.asp](http://www.airforce.forces.gc.ca/site/orgdocs/organization2_f.asp) (page visitée le 28 mars 2008)
- 37.. Avec des responsabilités A1, A4 Logistique, A4 Génie de l'air, A4 Maintenance, et A6.
38. Voir le Tableau 2 ci-dessus.
39. Voir la première partie, Paul Johnston « Les systèmes d'état-major et la Force aérienne canadienne : Première partie – Historique des systèmes d'état-major occidentaux » *La Revue de la Force aérienne du Canada*, vol. 1, n° 2, (été 2008), p. 30 note 49.
40. Le terme « cloisonnements » désigne ici une tendance selon laquelle les problèmes sont abordés par différents intervenants plutôt que par un seul état-major bien structuré.
41. L'gén M.R. Dare, 1901-95 (VCEMD) « Draft Report on Canadian Forces Staff System », 2 février 1972, 2<sup>e</sup> paragraphe (Lettre d'accompagnement du DSAGM « Canadian Forces Staff System »)
42. L'état-major A du quartier général de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada est partagé par deux commandants adjoints, un responsable des questions opérationnelles (le commandant adjoint de mise sur pied d'une force) et l'autre responsable des questions de soutien (le commandant adjoint de soutien de mission). Voir notes 36 et 37.
43. Hittle, p. 306.
44. Ou au British staff college de Quetta, en Inde (maintenant au Pakistan).
45. Adoptant une attitude traditionnelle une fois de plus, la MRC n'a pas fondé de collège d'état-major.
46. Le cours de l'ancienne École (non pas collège) d'état-major des Forces canadiennes.
47. Les récents problèmes concernant les programmes d'études militaires professionnelles ont été abordés par Allan English et John Westrop dans *Canadian Air Force Leadership and Command: The Human Dimension of Expeditionary Air Force Operations* (Trenton : Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, 2007), p. 89-92.
48. B-GL-300-003/FP-001, *Le commandement dans les opérations terrestres*, 27-07-2007.
49. B-GL-331-001/FP-001, *Command Support in Land Operations*, 04-07-2006, chapitre 2.
50. Cependant, il existera bientôt une doctrine de la Force aérienne portant sur ce sujet puisqu'à un moment d'écrire ces pages, l'auteur en rédigeait une.
51. B-GJ-005-300/FP-000, *Canadian Forces Operations*, Change 2, 15-08-2005, chapitre 2.
52. Bien entendu, il est toujours pertinent pour les officiers d'état-major de lire le *Staff Manual* de 1932, qui est rempli de bonnes idées élémentaires.
53. Les majors qui font du travail de bureau ne sont pas tous des OEM2, seuls ceux qui occupent des postes particuliers au sein d'états-majors opérationnels le sont. Il s'agit de l'un des derniers vestiges du système d'état-major de 1912 dans la pratique britannique actuelle. Un OEM1 (officier d'état-major de 1<sup>re</sup> classe) est l'équivalent moderne d'un OSG1, etc.

## Liste des abréviations

<b>ARC</b>	<b>Aviation royale du Canada</b>	<b>O admin B</b>	<b>Officier d'administration de la base</b>
<b>CCEFTC</b>	<b>Collège de commandement et d'état-major des Forces terrestres canadiennes</b>	<b>O Admin Ere</b>	<b>Officier d'administration de l'escadre</b>
<b>CSFA</b>	<b>Capacité de soutien de la Force aérienne</b>	<b>O C Adm</b>	<b>Officier en chef de l'administration</b>
<b>DSCG</b>	<b>Direction – Services consultatifs de gestion</b>	<b>O C Ops</b>	<b>Officier en chef des opérations</b>
<b>EEAFC</b>	<b>École d'études aérospatiales des Forces canadiennes</b>	<b>O Ops B</b>	<b>Officier des opérations de la base</b>
<b>EMA</b>	<b>Escadron de maintenance</b>	<b>O Ops Ere</b>	<b>Officier des opérations de l'escadre</b>
<b>EMI</b>	<b>État-major interarmées</b>	<b>OCST</b>	<b>Officier en chef des services techniques</b>
<b>EMIS</b>	<b>État-major interarmées stratégique</b>	<b>OEM Adm</b>	<b>Officier d'état-major - administration</b>
<b>ERCCFA</b>	<b>Équipe de restructuration : Commandement et contrôle de la Force aérienne</b>	<b>OSEM Air</b>	<b>Officier supérieur d'état-major</b>
<b>ESM</b>	<b>Escadron de soutien de mission</b>	<b>OSTB</b>	<b>Officier des services techniques de la base</b>
<b>FMAR(A)</b>	<b>Force maritime - Atlantique</b>	<b>OTAN</b>	<b>Organisation du traité de l'Atlantique nord</b>
<b>FMAR(P)</b>	<b>Force maritime - Pacifique</b>	<b>OTMAB</b>	<b>Officier des techniques de maintenance des aéronefs de la base</b>
<b>FMC</b>	<b>Force mobile</b>	<b>QG</b>	<b>Quartier général</b>
<b>MRC</b>	<b>Marine royale du Canada</b>	<b>RAF</b>	<b>Royal Air Force</b>

## Le dilemme posé par la puissance aérienne

Discours prononcé devant le Cercle canadien de Montréal

Par le Commodore de l'air Clare L. Annis

Publié pour la première fois dans l'édition de mars 1953 du magazine *Roundel*, pages 3-7

17 mars 1952

Monsieur le Président, Messieurs,

Je suis profondément honoré par votre invitation et très heureux de m'adresser à vous aujourd'hui.

En consultant la liste des conférenciers qui m'ont précédé, j'ai remarqué qu'aucun aviateur ne s'était présenté devant vous depuis un temps considérable. Il m'a donc semblé que vous m'aviez sans doute invité, moi, un officier de la Force aérienne, dans l'espoir d'obtenir la perspective d'un aviateur concernant le domaine aérien, un sujet nouvellement inclus dans la très nombreuse liste de questions auxquelles le Cercle canadien accorde un intérêt des plus réjouissants. Il m'est donc venu à l'esprit que la meilleure manière de combler vos attentes dans ce domaine serait peut-être de m'attarder aujourd'hui à la question de la meilleure utilisation possible de la force aérienne.

Au cours de cette présentation, je tenterai de vous présenter succinctement un large éventail d'opinions qui ont cours à ce sujet, telles qu'exprimées par des groupes et individus compétents de tous rangs militaires qui représentent bien le point de vue des stratèges aériens. Les opinions que je présenterai à l'instant ne sont pas officielles et, je le répète, ne constituent que ma propre sélection d'arguments. Ce sera à vous d'en tirer vos propres conclusions.

L'étudiant en stratégie aérienne s'empressera de souligner qu'une histoire vivante de l'utilisation de la puissance aérienne pour offrir un soutien direct aux armées a déjà été exposée avec exactitude dans des livres ayant rejoint un vaste lectorat comme *Crusade in Europe*, par le Général Eisenhower, *A Soldier's Story*, du Général Bradley, et beaucoup d'autres dont les auteurs ont personnellement acquis de l'expérience militaire dans l'Armée de terre. Toutefois, bien des choses restent à dire à propos de l'utilisation de la puissance aérienne du point de vue d'un simple soldat. Hélas, l'histoire de l'utilisation de la Force aérienne, en tant qu'entité, n'a jamais réellement été rédigée ni rendue disponible pour que tous puissent la lire et l'assimiler. Jusqu'ici, nous, les aviateurs, n'avons eu que peu de succès dans nos tentatives de présenter sur une grande échelle et de manière exhaustive, cohérente, intéressante et facile à saisir l'histoire de la Seconde Guerre mondiale ainsi que les leçons retenues par la Force aérienne. À l'exception de l'utilisation tactique de la puissance aérienne, aucun document n'a encore été publié au sujet des rôles, des compositions, des modèles d'application, des forces, des faiblesses et du langage de la Force aérienne en tant qu'entité, ni d'ailleurs sur les combinaisons de types d'aéronefs, l'équilibre des Forces armées, les procédures et situations dans lesquelles la puissance aérienne est gaspillée ou carrément en danger, ou celles dans lesquelles cette puissance peut être utilisée à pleine efficacité pour la dissuasion ou la destruction d'un ennemi. Les documents les plus souvent utilisés et cités, soit les *United States Strategic Bombing Surveys in Europe and in the Pacific* (Étude américaine des bombardements stratégiques en Europe et dans le Pacifique), ne sont que des listes des résultats obtenus, et non des situations et leçons à utiliser dorénavant en guise d'indications. Au mieux de ma connaissance, il semble qu'aucun document n'ait été publié concernant le rôle de la puissance aérienne dans les opérations de défense stratégique. La majorité des livres publiés à cet égard ne sont que des journaux de bord, parmi lesquels l'un d'entre eux, très connu, tient d'ailleurs plus de la diatribe que d'autre chose. Si les livres de Seversky mettent

en lumière de nombreuses leçons d'application réelle, ils ne constituent pas pour autant une analyse historique. Ils contiennent cependant les pensées d'un remarquable visionnaire.

Pourtant, au cours des 15 dernières années environ, la Force aérienne a accompli plus de hauts faits que tous les autres types d'armées. C'est l'aviateur allemand qui a sonné le coup d'envoi de la dernière guerre, en Pologne. À partir de ce moment, et jusqu'au jour de la victoire près de six ans plus tard en Europe, les aviateurs ont mené une guerre continue. Ils ont passé trois ans seuls au-dessus de l'Europe pendant que les Forces terrestres demeuraient relativement inactives en comparaison. Dans le Pacifique, c'est à nouveau un aviateur, japonais cette fois, qui a porté le premier coup; le dernier est revenu aux aviateurs américains, après cinq années d'écriture ininterrompue de l'histoire de la Force aérienne.

Les aviateurs ont commis de nombreuses erreurs graves, particulièrement dans le domaine de l'application stratégique de la puissance aérienne, ce qui nous a par la suite permis d'apprendre un grand nombre de leçons toutes aussi importantes. Nous n'avons jamais rencontré la plupart des problèmes auxquels nous avons dû faire face. Nous nous sommes rendus coupables de beaucoup d'estimations erronées et nous avons fait plusieurs pas dans la mauvaise direction. Nous avons exploré, et réduit à néant, un grand nombre de théories. Néanmoins, au bout du compte, chaque fois où nous avons utilisé nos aéronefs pour appliquer la puissance aérienne comme nous le jugions utile, nous avons probablement plus souvent pris la bonne décision au bon moment que n'importe lequel des autres services. Que ce soit seuls ou en tant que principal agent instrumental, nous sommes certains d'avoir obtenu beaucoup plus de résultats déterminants d'un point de vue militaire pour moins de pertes, et d'avoir sauvé davantage de vies et de matériaux alliés que tout autre service. Jamais de tels progrès n'avaient été effectués dans l'histoire de la Force aérienne; et jamais au cours de cette même histoire tant de progrès n'avaient été signalés

dans une perspective tactique, et si peu dans une perspective stratégique. Dans nos Collèges d'état-major aérien du Canada, des États-Unis et du Royaume-Uni, nous avons maintenant amassé, étudié et analysé une quantité suffisante de matériel d'excellente qualité pour savoir qu'une histoire que tous devraient connaître est disponible pour publication. L'un des problèmes est d'attirer l'attention d'écrivains compétents et sensibles capables de transformer ces données en livres, comme je l'ai mentionné précédemment. Cela est un besoin urgent, et un grand service reste à rendre à cet égard.

Le soutien aérien direct aux armées ou, en d'autres mots, le rôle tactique de la puissance aérienne, remonte à aussi loin que l'utilisation d'aéronefs en guise de véhicules de guerre. Afin d'être utilisée à cette fin, la puissance aérienne doit réellement être en mesure de soutenir le concept d'armée ou, comme je l'appellerai désormais, la stratégie de surface d'un plan à grande échelle au cours d'opérations de guerre. Si les dirigeants de la Force aérienne ne sont pas convaincus que cette stratégie de surface est le plus efficace d'un point de vue général, la puissance aérienne se trouve utilisée sur une base individuelle qui amoindrit sa portée, ce qui mène au dilemme posé par la puissance aérienne.

En termes généraux, le but ultime de la stratégie de surface est la conquête et l'occupation du territoire ennemi par des troupes. Cet objectif est reconnu partout comme une manière certaine de remporter une guerre avec succès. La stratégie de surface s'intéresse principalement à l'acquisition de territoire ou, à tout le moins, au maintien du territoire essentiel au cours de l'accroissement des troupes, pour ensuite, étape par étape, s'emparer de nouveaux territoires jusqu'à ce que la patrie de l'ennemi principal soit envahie et conquise. Selon la stratégie de surface, le rôle de l'ensemble de la puissance aérienne, et des forces tactiques en particulier, est de porter assistance, d'une manière aussi directe que possible, aux Forces terrestres tandis qu'elles progressent vers le territoire d'origine de l'ennemi lors de combats

au sol. Il est entendu que tous les commandants suprêmes sont endoctrinés et guidés en fonction des objectifs fondamentaux de la stratégie de surface, et se permettent donc de relever des membres de la Force aérienne de leurs tâches stratégiques lorsque cela est nécessaire afin de préserver la stratégie de surface.

Permettez-moi de poursuivre en vous donnant l'un des nombreux exemples concrets de cette approche tirés de la dernière guerre. En mars 1944, au beau milieu d'une série de batailles déterminantes pour la supériorité aérienne en Allemagne, et alors que le dénouement demeurerait très incertain, les Forces aériennes stratégiques des États-Unis en Angleterre se sont vues forcées de retirer 19 de leurs 34 groupes de chasseurs offensifs pour former la neuvième division des Forces aériennes tactiques des États-Unis. Ces 19 groupes ont reçu l'ordre de s'entraîner aux techniques de soutien direct de l'Armée tandis que les 15 groupes restants poursuivaient la mission d'escorte des bombardiers lourds pendant le violent combat pour la supériorité aérienne, d'une importance essentielle pour la concrétisation du débarquement de Normandie. Il est clair, avec le recul, que le fait que nous ayons tout de même remporté la supériorité aérienne, est dû tout autant à l'échec des Allemands à appliquer une stratégie aérienne qu'à notre propre ingéniosité.

La stratégie aérienne pose la question de remporter des guerres dans une optique dont le but ultime est de tirer librement profit du ciel au-dessus de la patrie ennemie avec des armes aériennes. Selon cette stratégie, une invasion aérienne, de même que l'exploitation du ciel surplombant le territoire ennemi, représentent des façons tout aussi déterminantes de remporter une guerre avec succès que la méthode du concept terrestre, c'est-à-dire l'invasion et l'occupation du territoire ennemi par des troupes. Ceux qui recherchent des preuves de la validité des principes de la stratégie aérienne peuvent se tourner vers la stratégie aérienne appliquée lors de la plus récente guerre. Les documents disponibles pour le



public offrant de la manière la plus exhaustive les statistiques et résultats obtenus par les Forces aériennes stratégiques en offensive sont les *United States Strategic Bombing Surveys in Europe and the Pacific* (Étude américaine des bombardements stratégiques en Europe et dans le Pacifique). Les arguments les plus frappants se trouvent dans les conclusions finales et générales de l'étude dans la région du Pacifique, terminée après la section effectuée pour l'Europe. Ces conclusions se lisent comme suit : « L'expérience de la guerre dans le Pacifique confirme la conclusion atteinte par l'étude en Europe, soit qu'aucune nation ne saurait survivre longtemps à l'exploitation libre des airs au-dessus de son territoire. » [Traduction]

Les partisans de la stratégie aérienne indiquent que la période pendant laquelle une nation, même puissante, peut survivre dans un contexte d'utilisation libre et totale d'armes aériennes au-dessus de son territoire est beaucoup plus courte que la plupart des gens ne le croient. Ils soulignent que la puissance aérienne n'avait jamais vraiment été utilisée à des fins stratégiques lors d'un conflit armé auparavant, et qu'il a donc fallu procéder par essais et erreurs. Ils admettent volontiers que la théorie des bombardements ciblés de villes d'Allemagne en vue de miner le moral de l'ennemi a été la première utilisée, ce qui, dans l'ensemble, s'est traduit par un échec. Toutefois, au milieu de l'année 1944, les études portant sur les cibles stratégiques nécessaires à des fins de bombardements stratégiques contre plusieurs industries fondamentales, par exemple le gaz et les produits chimiques, étaient menées à terme; ce type d'application scientifique n'a commencé qu'en septembre 1944. Les conclusions finales de l'étude en Europe mentionnent que « à la fin de l'année 1944, avant l'invasion proprement dite de son territoire, l'Allemagne avait atteint un état d'impuissance. Ses armées étaient toujours déployées, mais cesseraient de se battre en l'espace de quelques mois. L'Allemagne avait reçu une blessure mortelle. » [Traduction] En d'autres mots, environ quatre mois après septembre 1944, pas davantage, l'Allemagne était mortellement atteinte par suite de l'exploitation libre du ciel surplombant

son territoire par les Forces aériennes stratégiques. Les partisans de la stratégie aérienne considèrent comme particulièrement important le fait que ces conclusions n'ont pas été rédigées par des aviateurs, mais par 300 civils impartiaux et choisis avec soin ne comptant aucun aviateur parmi eux et appuyés de preuves empiriques et concrètes. Les disciples de la stratégie aérienne offrent en guise d'argument déterminant le fait que, depuis la fin des études sur les bombardements stratégiques, l'apparition de la bombe atomique a multiplié la capacité destructrice de chaque bombardier lourd par un facteur d'au moins trois mille. En d'autres mots, la capacité destructrice de seulement 10 bombardiers est aujourd'hui, d'une certaine manière, équivalente à celle d'au moins 30 000 bombardiers en septembre 1944.

Selon la stratégie aérienne, les Forces aériennes, terrestres et maritimes sont unies par une stratégie commune visant à atteindre le but ultime de la supériorité aérienne de la manière la plus rapide, économique, et sécuritaire possible.

L'importance des Forces terrestres dans la stratégie aérienne est la même que celle des Forces aériennes dans la stratégie de surface. Les forces terrestres sont considérées comme des forces à part entière, chargées des tâches cruciales d'occuper un territoire et, lorsque cela se révèle nécessaire, de s'emparer de nouveaux territoires ou d'occuper ceux abandonnés par l'ennemi. La stratégie aérienne reconnaît que seules les armées peuvent saisir ou occuper un territoire. En outre, la stratégie aérienne est consciente de l'aide essentielle que la puissance aérienne apporte aux armées lorsqu'elles cherchent à occuper un territoire vital ou à s'en emparer, et se prépare à apporter cette aide de son propre chef. Par contre, la stratégie aérienne s'attend à ce que tout plan concernant la conquête de nouveaux territoires, à moins qu'il ne soit à ce moment politiquement ou économiquement crucial pour l'ensemble de l'effort de guerre, soit étudié afin de déterminer s'il vaut oui ou non la peine de repousser ou de risquer l'échec des objectifs de la stratégie aérienne.

Les leçons de l'histoire des Forces aériennes stratégiques nous indiquent que, tout comme dans le cas de la stratégie de surface, l'inévitable première tâche de la puissance aérienne est de remporter la supériorité, mais, contrairement à la stratégie de surface, pas seulement sur le champ de bataille. Cette supériorité doit se faire sentir sur tous les chemins permettant d'accéder aux cibles les plus importantes dans les territoires défendus.

La première étape de la bataille aérienne stratégique pour atteindre cette supériorité est la destruction de la puissance aérienne actuelle de l'ennemi. Cette tâche revient principalement aux chasseurs et aux bombardiers légers, de même que, pour ce qui est de l'aspect purement défensif, à l'artillerie anti-aérienne. La seconde étape débute avant que la première soit terminée et consiste en la destruction de la puissance aérienne à venir de l'ennemi, c'est-à-dire de ses principales usines d'aéronefs et de composants électroniques, ou l'équivalent. Cette étape accorde une plus grande importance aux bombardiers. La troisième étape chevauche la première dans une certaine mesure, et la deuxième en grande partie, car elle concerne l'exploitation immédiate des victoires aériennes remportées lors des deux premières étapes. Les bombardiers se voient donc accorder une importance encore plus grande. Cette étape mène à un contrôle plein et entier des airs au-dessus du territoire ennemi.

En vertu de la stratégie aérienne, le déploiement des Forces aériennes se fait en vertu des exigences de la défense contre une invasion stratégique aérienne *et* terrestre de l'ennemi, de même qu'en vertu de celles dictées par nos propres invasions aériennes stratégiques visant les cibles névralgiques de l'ennemi.

Les aspects du commandement et du contrôle de la stratégie aérienne sont conçus d'abord et avant tout afin de permettre la plus grande flexibilité possible de la puissance aérienne, ce qui veut dire que la plus grande partie possible des Forces aériennes peut se voir assigner avec une grande rapidité des cibles vitales pour

contrer l'effort de guerre de l'ennemi, qu'elles soient les fondements de son économie en temps de guerre ou des concentrations de ses forces armées. Il s'ensuit qu'au début d'un conflit armé, les Forces aériennes sont divisées en deux groupes principaux, soit l'offensive et la défensive stratégique, et que chacun de ces groupes reçoit un entraînement considérable pour le soutien des Forces armées, mais que des membres de chaque groupe se spécialisent dans chacun de ces domaines et se préparent à y jouer un rôle tactique. À mesure que des progrès sont faits concernant la supériorité aérienne, une partie de plus en plus grande de la puissance aérienne devient disponible pour se charger d'offrir un soutien direct aux armées si la conquête ou l'occupation de nouveaux territoires se révèle nécessaire selon les principes de la stratégie aérienne. L'histoire de la puissance aérienne nous enseigne que, une fois la supériorité aérienne décisive remportée, et seulement alors, toutes les stratégies militaires deviennent possibles.

J'ai jusqu'à présent omis de mentionner la Force maritime, pour la simple raison que le rôle qu'elle remplit ne constitue pas l'une des pommes de discorde de ce débat. La tâche de la Force maritime, c'est-à-dire l'établissement et le maintien des communications maritimes, est la même selon les deux concepts, et ce rôle est d'une importance déterminante dans les deux cas.

La stratégie de surface considère la puissance aérienne seulement en fonction de sa capacité d'influer sur les problèmes des forces de surface. La stratégie aérienne offre une vision tellement plus complète des objectifs, de l'équilibre à atteindre et des priorités non pas de deux services plus la fraction d'un troisième, mais de l'ensemble des trois services. La stratégie aérienne englobe la stratégie de surface en y ajoutant de la profondeur. Elle offre les avantages du recul, nous permettant d'apercevoir un nombre beaucoup plus grand de facteurs, et donc d'accorder une importance différente et plus appropriée aux bons éléments, au bon moment.

Permettez-moi d'illustrer ce principe à l'aide d'un exemple que, j'en suis sûr, vous connaissez tous, sans pour autant avoir réussi à le percer à jour. Au moment crucial, la stratégie de surface peut se comparer au numéro d'un magicien : votre attention est attirée sur les priorités et les dangers mis en évidence par cette stratégie alors que, pendant ce temps, quelque chose de beaucoup plus important a lieu ailleurs. Il est clair que seule la stratégie aérienne tient compte de ce second élément.

Vous vous souvenez sans doute de la situation ayant duré plusieurs jours sur les plages de Dunkerque en juin 1940, alors qu'environ 300 000 membres des forces expéditionnaires britanniques, leur chemin coupé par la Manche et sans le moindre espoir de sauver leur équipement abandonné, attendaient leur évacuation par bateau. C'est à ce moment fatidique que M. Churchill, qu'il ait été conscient ou non de la gravité du risque qu'il prenait, a pris une décision déterminante. Avec le plein appui de la Royal Air Force, il a ordonné à la RAF d'envoyer et de maintenir en continu le plus grand nombre de chasseurs possible au-dessus des plages de Dunkerque. Pour la Royal Air Force, cela revenait à risquer chaque escadron de chasseurs disponible, c'est-à-dire la totalité de la puissance aérienne défensive de la Grande-Bretagne. Maintenir en place les chasseurs de façon continue (et l'ordre de M. Churchill ne souffrait aucune exception) signifiait que la RAF, qui ne disposait au total que d'environ 25 escadrons de chasseurs, dont seulement quelques-uns étaient basés à des aérodromes situés près de la côte, ne pouvait maintenir qu'environ deux escadrons à la fois au-dessus de ces plages. Le Haut-Commandement allemand disposait donc d'une seconde cible à détruire; il ne s'agissait plus seulement des forces expéditionnaires britanniques sur les plages, mais, en outre, de la totalité des escadrons de chasseurs de la RAF, dont deux à la fois volaient en plein ciel. Laquelle de ces cibles devait être choisie?

Les Allemands disposaient d'une douzaine d'aérodromes à distance suffisante de Dunkerque, ce qui équivalait à environ

20 escadrons, en plus d'environ un millier d'avions bombardiers en piqué *Stuka* conçus pour les attaques au sol, et d'approximativement 1 500 chasseurs disponibles, soit une quantité suffisante pour remplir tous ces aérodromes avec *l'un ou l'autre* de ces types d'aéronefs. Devraient-ils choisir les *Stuka*, et attaquer les forces expéditionnaires, ou les chasseurs, pour attaquer la RAF? Notre conviction est que le Haut-Commandement allemand ne considérait que les forces expéditionnaires britanniques comme une cible valable. Leur pensée ne s'accordait certainement pas avec la stratégie aérienne. Ils mettaient au contraire l'accent sur la stratégie de surface; c'est en se laissant guider par ce principe que les Allemands ont rempli leurs aérodromes les plus proches d'avions bombardiers en piqué et leurs aérodromes plus éloignés de chasseurs. Des ordres ont même été donnés selon lesquels les chasseurs allemands ne devaient pas poursuivre les nôtres, mais plutôt escorter les avions bombardiers en piqué pendant l'attaque sur les plages. En fait, leurs chasseurs se plaçaient ainsi dans la position inférieure, sur le plan tactique, d'un simple rôle défensif. Résultat : non seulement les forces expéditionnaires britanniques s'en sont sorties sauvées, mais, plus important encore, la Royal Air Force aussi. Pendant les quelque trois années qui ont suivi, tandis que nos armées occidentales attendaient l'issue favorable du combat pour la suprématie, la « poignée » d'avions constituant la force aérienne britannique a d'abord contribué à la victoire défensive de la bataille d'Angleterre, avant d'aller grossir les rangs de chasseurs menant des escarmouches offensives au-dessus de la France, pour ensuite participer à l'offensive des bombardiers et enfin assurer les bombardements en continu qui ont mené à la victoire en Europe. Cinq ans après le combat de Dunkerque, le Feld-maréchal allemand Kesserling déclarait ceci : « La force aérienne est la principale raison, et peut-être même la seule, qui explique la défaite des Allemands. » [Traduction] Le ministre allemand de la production Albert Speer a lui aussi eu un commentaire semblable lorsqu'il a dit que « ce sont les attaques aériennes qui ont décidé de

l'issue de la guerre ». [Traduction] S'il leur avait été possible de revenir cinq ans en arrière, il est facile de deviner quelle cible les Allemands auraient alors tenu à détruire à Dunkerque! C'est ainsi que l'ennemi a appris une leçon au sujet de la stratégie aérienne.

Les leçons de l'histoire nous montrent qu'en 1940, notre Force aérienne n'était ni en bon état de marche ni assez importante et qu'en peu de temps, la Force aérienne et l'Arme blindée allemandes ont démontré à nos troupes terrestres qu'il était dangereux pour le soldat de s'aventurer seul en Europe. Nos armées ont alors dû attendre trois années pendant que les aviateurs et les marins se battaient pour à nouveau rendre l'Europe sans danger pour le soldat. Les armées ont suivi la puissance aérienne au cœur de l'Europe comme elles l'ont suivie au Japon mais, dans chaque cas, pas avant que l'aviateur et le marin ne déclarent le danger écarté. La Force aérienne ne doit pas suivre les armées. La stratégie aérienne indique que nous ne devons jamais perdre de vue ce principe, même lors de guerres froides.

Les interprétations diverses de l'histoire de la puissance aérienne, qu'elles nous proviennent d'aviateurs ou de soldats, indiquent invariablement que la toute première tâche de la Force aérienne est de remporter la supériorité aérienne, bien que les interprétations diffèrent au sujet du quand et du pourquoi. Il semble que les Russes eux aussi soient d'accord, car ils accordent une immense importance aux chasseurs, ce type d'avion dont le rôle le plus déterminant est d'atteindre la supériorité aérienne. M. Staline a fait la déclaration suivante dans une lettre à M. Churchill : « Même les troupes les plus braves sont vulnérables sans protection aérienne. » [Traduction] Il est clair qu'au niveau défensif, notre pouvoir de dissuasion dépendra en très grande partie du degré de protection aérienne disponible pour venir en aide à nos troupes.

La seule manière pour une Force aérienne de remporter la supériorité aérienne est de détruire la Force aérienne de l'ennemi. L'histoire

démontre que, tout compte fait, *seule la Force aérienne peut vaincre la Force aérienne*. Lors d'une bataille dans les airs, l'aviateur est seul. Les membres de la Force aérienne régulière et de réserve disponibles à ce moment constituent l'ensemble des troupes. Contrairement à la stratégie de surface, selon laquelle les forces terrestres doivent livrer encore une ou plusieurs batailles, même une fois la supériorité aérienne acquise, afin d'obtenir réellement la victoire, la Force aérienne tire avantage si rapidement de ses victoires que les trois étapes de la stratégie se chevauchent. La diversion offerte par la Force aérienne lors d'une bataille terrestre peut permettre de récupérer une situation dangereuse, mais il n'existe aucune manière directe d'utiliser des troupes terrestres pour faire de même au cours d'une bataille aérienne. La Force aérienne est à double usage et, dans le quotidien, nous achetons ou construisons des objets à double usage quand nous ne pouvons nous permettre deux objets distincts.

Tant de leçons essentielles sont à tirer des expériences de la Force aérienne! L'une d'elles est qu'une vraie défense aérienne est possible, et ce bien que l'histoire ne nous indique aucune manière d'éviter totalement les coûts liés à la stratégie aérienne. L'histoire nous enseigne seulement comment rendre ce processus beaucoup, que dis-je, énormément plus abordable. La progression de la défense aérienne en Allemagne a démontré, tout au long de la guerre, la miraculeuse bonne fortune qui nous est échue quand le Haut commandement allemand a refusé d'écouter ses aviateurs qui pensaient en fonction des principes de la stratégie aérienne. Si tel n'avait pas été le cas, la guerre, non seulement dans les airs mais sous toutes ses formes, aurait été beaucoup plus longue. L'histoire nous enseigne que la puissance aérienne saura toujours, en termes généraux, détruire le missile envoyé par les forces terrestres, pour la simple raison que la Force aérienne dispose d'une plus grande liberté de choix en ce qui concerne le temps, la concentration et les manœuvres pour éviter les points faibles. En toute justice, il faut également mentionner qu'une forte concentration

de la défense terrestre force généralement les bombardiers à se disposer pour l'offensive, mais le principe de base n'en demeure pas moins vrai. Les stratégies de défense terrestre à venir vont peut-être forcer le bombardier à lâcher ses bombes dirigées à distance et propulsées par roquettes plus loin de la cible visée, mais le principe lui-même ne change pas. La défense terrestre peut contribuer à la défense stratégique et tactique, mais l'histoire de la puissance aérienne nous aide à établir nos priorités et à chercher à concevoir des armes à double utilité. Bien des choses demeurent à dire sur les leçons apprises grâce à l'histoire de la Force aérienne. Mais je suis sur le point de manquer de temps, et je souhaite conclure en abordant un thème que j'ai mentionné précédemment.

La stratégie aérienne élargit notre vision. La stratégie de surface distrait, et donc dissimule. Grâce à ce concept, le public est déjà bien au courant que les régimes communistes possèdent de puissantes armées, alors que la réalité, accessible sans peine mais obstruée, est que, dans l'ensemble, les Forces aériennes du communisme impérialiste sont tout aussi puissantes. Les véritables leçons de la guerre en Corée ne sont pas que les chasseurs diurnes russes sont aussi bons que les nôtres, mais que la Russie a réussi à obtenir d'excellents chasseurs beaucoup plus rapidement que nous l'avions prévu, ce qui est d'ailleurs tout aussi vrai en ce qui concerne sa technologie de radar. Une autre leçon à retenir est que, non seulement le processus de préparation des troupes terrestres était en cours durant les pourparlers de trêve, mais la rive nord de la rivière Yalu avait été transformée en une immense installation pour l'entraînement de pilotes de chasse par rapport à laquelle tous nos vrais établissements de formation à la guerre font figure de plaisanteries; qui plus est, et bien que cela se fasse de façon tout à fait involontaire et contre leur volonté, il n'en demeure pas moins vrai que les Nations Unies fournissent les instructeurs pour ces installations. Une troisième leçon est que le pouvoir de dissuasion des puissances occidentales et de leurs Forces aériennes fond comme neige au soleil tandis que les capacités défensives de

la Russie augmentent et que la clé qui nous permettra à l'avenir de conserver notre pouvoir de dissuasion, au moyen de la possibilité évidente de promptement infliger des représailles, ne réside peut-être pas seulement dans nos réserves de bombes atomiques, mais encore plus dans notre réserve de bombardiers à haut rendement. Seules trois nations occidentales possèdent les connaissances, les matériaux et la situation géographique relativement sécuritaire requis pour construire ces derniers.

De nos jours, dans pratiquement tous les journaux et communiqués, la stratégie de surface met l'accent sur la nécessité de procéder rapidement à un accroissement de troupes en Europe. La stratégie aérienne cherche ni à nier ni à cacher ce fait, mais, par ailleurs, j'ai déjà exposé ici les autres éléments à prendre en considération. La stratégie de surface distrait le public en insistant sur le fait que le rôle principal de la Force aérienne en Europe est de soutenir nos armées, mais cela ne constitue qu'une demi-vérité. La stratégie aérienne, par contre, maintient que la vraie raison d'être de la Force aérienne en Europe est de protéger le continent contre toute invasion aérienne, qui peut si rapidement infliger des blessures mortelles et rendre toute tentative subséquente de défense contre une invasion par voie terrestre non seulement impossible, mais pratiquement futile. L'objectif de la présence de notre Force aérienne en Europe est de nous protéger tous, nous qui sommes ici, et de la même façon, d'une invasion aérienne. Après tout, les leçons du passé nous disent que dans les cas de supériorité aérienne marquée, l'ennemi ne tente pas d'invasion par voie terrestre en traversant une étendue d'eau.

La stratégie de surface divise la puissance aérienne en trois groupes. Et, bien que les objectifs de ce concept soient nobles, il rend involontairement possible la destruction de la puissance aérienne en la divisant ainsi. La stratégie aérienne repose au contraire sur deux groupes liés entre eux; plus l'offre en matière de puissance aérienne se resserre, plus la stratégie aérienne se consacre à éviter le morcellement

et le risque de destruction posé par l'omission de tenir compte des détails. Dans notre société démocratique, l'offre la plus serrée dans le domaine de la puissance aérienne émerge invariablement au commencement du processus.

Tels sont les dilemmes posés par la puissance aérienne. Comment sera-t-il jamais possible d'assumer le lourd fardeau instinctivement considéré par le monde libre comme la responsabilité de la Force aérienne à moins de persuader la majorité de la population d'accepter d'accorder une plus grande importance au domaine de la stratégie aérienne, qui ne demande qu'à être approfondi? Hélas, les aviateurs ont raté la cible au cours du processus d'écriture de leur histoire, puisque celle-ci n'est pas adéquatement relatée.

Finalement, la stratégie aérienne est conçue de manière à offrir une perspective neutre, c'est-à-dire à se tenir au centre des trois secteurs de l'Armée de possession mutuelle et de se montrer d'une parfaite équité face à chacun d'entre eux. La Force aérienne ne cherche pas à acquérir une position de minorité dominante, mais à devenir impossible à distinguer au sein de la majorité.

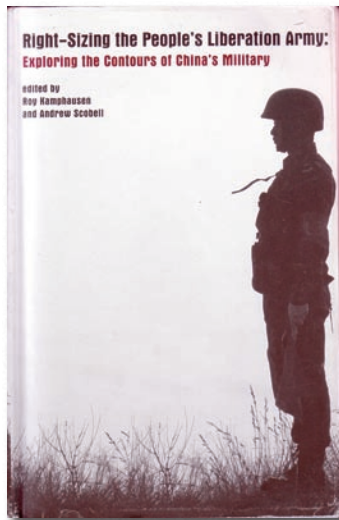
Mais la dernière leçon inscrite sur la dernière page de l'histoire de la puissance aérienne à ce jour est que le domaine de la stratégie aérienne demeure une telle minorité — une minorité certes très distinguée, que ce soit dans les livres d'histoire, dans la presse, dans le monde de l'industrie, aux yeux du peuple, parmi nos représentants élus, fonctionnaires clés et commandants suprêmes, au sein des conseils militaires de l'OTAN et pour les nations — que les Forces aériennes n'ont pas d'histoire propre, alors que leur apport a pourtant la même valeur quand on en vient au concept. Vous est-il jamais arrivé de sérieusement considérer cette question dans une optique de stratégie aérienne?

Si, en retournant à vos bureaux tout à l'heure, l'idée vous venait de prendre le temps de dresser une liste concernant l'une des catégories que je viens de mentionner, il est très possible que l'exercice vous remette en mémoire la célèbre déclaration de M. Churchill au sujet de la bataille d'Angleterre, prononcée il y a déjà longtemps : « Jamais, dans l'histoire des conflits humains, tant de gens n'ont été aussi redevables à un si petit nombre de personnes. » [Traduction] Nous espérons que vous comprendrez aujourd'hui qu'il faudrait en fait dire « un trop petit nombre de personnes ».

Merci à tous. ■



Photo FC



## RIGHT-SIZING THE PEOPLE'S LIBERATION ARMY: EXPLORING THE CONTOURS OF CHINA'S MILITARY

**ROY KAMPHAUSEN  
ET ANDREW SCOBELL, ÉD.**

CARLISLE, PA:  
STRATEGIC STUDIES INSTITUTE, 2007  
582 PAGES ISBN 1-58487-302-7

Compte rendu de Richard Desjardins

Tout observateur avisé de la situation en Chine pourra vous dire que l'Armée de libération populaire (ALP) traverse actuellement la plus profonde transformation qu'elle ait connue. On pourrait difficilement exagérer l'ampleur des changements en cours quand on compare l'ALP en 1976, à la mort du président Mao, et à l'heure actuelle. Qualifier cette transformation de *révolution des affaires militaires*, selon l'expression populaire de nos jours, serait peu dire. Si la Chine affirme sa puissance économique, on ne peut pas en dire autant sur le plan militaire. Pas encore. Cependant, comme l'indique l'ouvrage examiné, les forces militaires chinoises sont clairement conscientes de leur infériorité et travaillent à combler l'écart.

Le Strategic Studies Institute du US Army War College tient depuis un certain nombre d'années une conférence annuelle sur l'ALP. À l'issue de chacune de ces conférences, les articles présentés sont publiés sous forme de livre. Le livre à l'étude est le fruit de la conférence de 2006. Les 15 auteurs sont tous des observateurs chevronnés de l'ALP. Le domaine a évolué au point où l'on peut vraiment parler aujourd'hui d'*études de l'ALP*. Au milieu des années 1990, la recherche sur l'ALP revêtait un caractère général dans l'ensemble, faute

de renseignements précis. Par contre, l'ouverture croissante de l'appareil militaire chinois permet désormais une spécialisation accrue. Le livre qui nous intéresse illustre très bien cette évolution.

Le thème dominant de la conférence de 2006 était la détermination de la taille idéale des forces militaires chinoises. Les forces américaines ont assisté avec une préoccupation grandissante à la croissance du budget de défense de la Chine au cours des 10 dernières années. Des augmentations annuelles moyennes de 15 % au cours de la dernière décennie ont amené les États-Unis à s'interroger sur la motivation du gouvernement chinois. La Chine cherche-t-elle à affirmer ses intérêts régionaux, ou veut-elle contester ouvertement les États-Unis? Face à ces enjeux, les participants à la conférence ont tenté de cerner les menaces de la Chine à court, à moyen et à long terme et de les mesurer par rapport à d'autres priorités du gouvernement chinois. Le résultat est l'élaboration d'un certain nombre de scénarios décrivant la forme et la taille que pourraient prendre les forces militaires chinoises.

La modernisation des forces militaires ne constituait pas une grande priorité du gouvernement

chinois quand les réformateurs ont consolidé leur pouvoir en 1978. Ces derniers visaient plutôt à ouvrir l'économie sur le monde, à alléger l'appareil bureaucratique et à privatiser les sociétés d'État. À compter de 1985, l'ALP a également reçu la consigne de réduire ses effectifs. D'ici 2010, l'ALP aura perdu deux millions de soldats par suite de cette réforme. Les économies ainsi obtenues servent à augmenter les soldes et à renouveler le matériel.

L'ouvrage examiné présente clairement les secteurs prioritaires qui doivent retenir l'attention du gouvernement chinois. Fait ironique, le contexte externe actuel offre à la Chine une paix comme elle n'en a pas connue depuis longtemps. La Russie, sa rivale de longue date, a également revu ses priorités. L'un et l'autre pays se concentrent sur la situation interne et se perçoivent mutuellement comme des partenaires. Les États-Unis ne sont plus impliqués dans une guerre aux portes de la Chine (à savoir le Vietnam et la Corée), et les deux pays sont de plus en plus intégrés du point de vue économique.

Les menaces qui pèsent sur le gouvernement chinois sont plutôt internes. Elles comprennent le séparatisme au Tibet et au Xinjiang (la région autonome du Nord-Ouest où habite la minorité ouïgoure) et l'instabilité née des disparités de revenu croissantes entre les provinces de la côte et de l'intérieur et entre les zones rurales et urbaines. Ces menaces appellent, de l'avis des auteurs, des interventions policières et non militaires.

Les plus grands défis de l'ALP se situent ailleurs. L'exemple de Taïwan vient aussitôt à l'esprit. Aux yeux de la Chine, Taïwan est une question de politique intérieure. Si la province insulaire rebelle devait proclamer son indépendance, cela susciterait une réponse énergique de la part du gouvernement chinois. En fait, le gouvernement chinois a indiqué à maintes reprises qu'un tel geste entraînerait une riposte militaire. Le principal sujet de préoccupation à cet égard sera le rôle que joueraient les États-Unis. Les forces militaires chinoises élaborent des scénarios et des plans d'urgence pour déjouer toute intervention américaine. Autant les forces aériennes que les forces maritimes chinoises seraient fortement

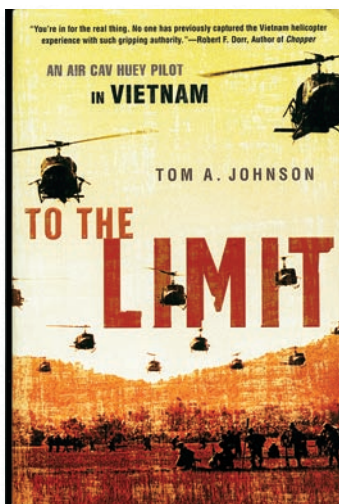
mobilisées en pareille circonstance. L'ALP ayant surtout misé dans le passé sur ses forces terrestres, son aviation et sa marine n'ont jamais été vraiment mises à l'épreuve. De plus, la coordination des trois armées en situation de soutien mutuel pendant un conflit n'a jamais non plus été vraiment éprouvée. La Chine a constaté, pendant la guerre du Golfe et en Iraq, ce que les forces américaines peuvent accomplir grâce à une telle coordination. Ce sont là les domaines où l'ALP concentre ses efforts dernièrement. Le flux et le reflux des tensions dans le détroit de Taïwan poussent la Chine à allouer davantage de ressources en prévision d'une telle éventualité.

Au nombre des grands sujets de préoccupation figure également l'expansion des intérêts économiques internationaux de la Chine, et en particulier l'accès aux réserves pétrolières. Bien que la dépendance de la Chine à l'égard du pétrole reste minime en comparaison avec celle des États-Unis, la tendance est nette : la croissance économique nécessitera une hausse des importations de pétrole. La Chine craint que la position des États-Unis au Moyen-Orient et la domination par la Marine américaine des voies navigables entre le Moyen-Orient et l'Asie ne menacent son accès au pétrole. La forme que devraient prendre les forces aériennes et maritimes de la Chine et la nature de leurs missions font l'objet de discussions et de scénarios.

Les auteurs ayant collaboré à cet ouvrage ont longuement débattu des questions susmentionnées. Ils ont beaucoup écrit sur ces sujets, dans ces pages et ailleurs. Quiconque souhaite comprendre les intentions de l'ALP aurait tout intérêt à lire ce livre. ■

*Richard Desjardins est un fonctionnaire canadien. Il est titulaire d'une maîtrise en politique chinoise et observe la scène politique et l'appareil militaire de la Chine depuis une vingtaine d'années.*





# TO THE LIMIT

## AN AIR CAV HUEY PILOT IN VIETNAM

PAR TOM A. JOHNSON

NEW-YORK:  
NEW AMERICAN LIBRARY, 2007  
RÉIMPRESSION AUTORISÉE D'UN LIVRE  
PUBLIÉ PAR POTOMACK BOOKS, INC  
TOUS DROITS RÉSERVÉS 2006  
382 PAGES ISBN 978-0-451-22218-3

Compte rendu du Capt François Dufault, CD

*To the Limit* est le récit de l'expérience de l'Adjudant Tom A. Johnson en tant que pilote d'UH-1 *Iroquois* – plus connu sous le nom de *Huey* – pour la US Army pendant la Guerre du Vietnam. Écrit avec humilité, le livre relate avec humour et surtout un émouvant réalisme les événements tels qu'ils ont été vécus par l'auteur. Par exemple, après avoir mené de nombreuses missions d'évacuation des pertes (CASEVAC) pendant son service, l'adjudant a remarqué que les jeunes hommes agonisants tendent davantage à implorer leur « maman » que leur Dieu.

Tom Johnson s'est engagé comme volontaire dans l'Armée de terre. Il explique avoir opté pour un service de quatre ans en tant que pilote plutôt que de deux ans dans l'infanterie comme font la plupart des recrues. Au Vietnam, il a passé une année au sein du 229<sup>e</sup> Bataillon d'hélicoptères d'assaut de la 1<sup>re</sup> Division de la cavalerie aérienne pendant laquelle il a participé à des opérations dans les vallées d'A Shau et de Song Re. Son bataillon est l'une des unités les plus décorées de la Guerre du Vietnam, de même que le premier à avoir éprouvé le concept de la force aéromobile, notamment pendant la bataille de la vallée d'Ia Drang en 1965, décrite dans son ouvrage et aussi dans le film *We Were Soldiers*. Pour son service au Vietnam, Tom Johnson a été décoré de la Croix du service distingué dans l'Aviation, de la Médaille de l'aviation avec cinq grappes de feuilles d'argent ainsi que de l'étoile de bronze. Bien qu'il ait permis

de sauver bon nombre de soldats, Tom Johnson, comme la plupart de ses camarades, se considère plutôt, à la blague, comme le chauffeur d'un autobus prestigieux.

En temps de guerre, les choses ne suivent pas le même cours qu'en temps de paix. Après avoir reçu son diplôme de l'école de pilotage en mai 67, Tom Johnson est arrivé au Vietnam en juin et, dès le mois d'août, il a été promu commandant d'aéronef. Après quelques mois passés dans le théâtre des opérations et dans les six mois suivant l'obtention de son brevet de pilote, il est devenu officier de la sécurité aérienne (Unité). Tout cela a été rendu possible par la guerre, mais également par l'obligation des pilotes d'entreprendre une période de service limitée à un an.

Le livre débute sur la première mission de nuit de l'Adj Johnson comme commandant d'aéronef. Cette mission consistait à aller chercher une section de patrouille de reconnaissance longue distance en besoin urgent d'extraction dans la vallée d'An Lao. Se fiant à la procédure locale, ils ont pu compter sur le guidage radar à l'entrée de la vallée, puis ils ont dû attendre l'instruction du contrôleur radar pour changer de cap, afin de suivre la vallée jusqu'aux montagnes, qui bloquaient toute couverture radar. L'équipage se retrouvait ainsi seul dans la nuit, entouré de hautes montagnes. Pour un aviateur tactique actuel, habitué à naviguer au moyen de lunettes de vision nocturne, ce genre

d'expédition a de quoi donner froid dans le dos. Johnson présente ainsi ses missions en ordre chronologique, ponctuant son récit de retours en arrière sur son instruction de base puis avancée en pilotage d'hélicoptère.

Bien que la technologie et le contexte politique aient passablement évolué depuis, de telles missions, tout comme la vie en milieux austères, peuvent paraître parfaitement familières à un pilote de ligne effectuant des vols quotidiens pour l'Armée de terre. En fait, tout aviateur tactique, membre d'équipage ou technicien trouvera dans ce livre son compte de similarités avec ses propres expériences.

*To the Limit*, de Tom Johnson, risque fort bien de plaire aussi bien à ceux qui ont pris plaisir à lire

*Chickenhawk*, de Robert Mason, qu'à ceux qui souhaitent découvrir les événements de la Guerre du Vietnam sous un angle nouveau, soit celui d'un aviateur.

Tom Johnson vit à présent à Carrolton, en Géorgie, avec son amour du temps de l'école secondaire, Pat, qu'il a mariée avant de partir au Vietnam. Il est président de Johnson Electric Motor Shop, de JEMS Computer Systems et de JEMS Equipment Company. ■

*Le Capt François Dufault travaille à la Direction – Besoins aérospatiaux 9 – Aviation tactique, au sein de l'état-major de la Force aérienne à Ottawa.*



## “HERE IS HELL” CANADA'S ENGAGEMENT IN SOMALIA

**PAR GRANT DAWSON**

VANCOUVER  
UNIVERSITY OF BRITISH COLUMBIA PRESS, 2007  
230 PAGES ISBN 978-0-7748-1298-6

Compte rendu du **Major Bill March**

Somalie! Le seul fait de mentionner le pays peut évoquer une grande variété d'émotions viscérales pour les Canadiens. Pour quelques-uns d'entre eux, cela signifie le choc ressenti devant le décès d'un jeune garçon de 16 ans, Shidane Arone, battu à mort par des soldats canadiens. Pour d'autres, cela se traduit par le sentiment d'incrédulité et d'angoisse associé aux révélations sur l'existence de problèmes au sein des Forces canadiennes (FC) et du ministère de la Défense nationale (MDN), dévoilés lors de la Commission d'enquête bien connue sur le déploiement des Forces canadiennes en Somalie et dans le rapport ultérieur : *Un*

*héritage déshonoré : les leçons de l'affaire somalienne.* Finalement, il y a ceux qui se rappelleront la Somalie avec l'horreur ressentie devant les images du corps d'un militaire américain traîné dans les rues de Mogadiscio, ou qui se trouveront pleinement divertis par le point de vue d'Hollywood sur les événements dans le film « *Blackhawk Down* ».

Sans tenir compte de l'impact émotionnel de cette période de notre histoire, je parie que peu de Canadiens, à moins qu'ils soient parmi le petit nombre de personnes impliquées de près dans la mission, ont bien compris les complexités

entourant la décision du gouvernement canadien de s'« engager » dans ce pays africain en conflit. Grant Dawson, dans son livre intitulé «*Here is Hell*»: *Canada's Engagement in Somalia*, ouvre une fenêtre par laquelle le lecteur peut mieux envisager les forces politiques, bureaucratiques et militaires qui ont façonné la mission du début à la fin.

D'un point de vue canadien, il existait trois missions en Somalie. La première mission est née du désir du public et du milieu politique d'atténuer une crise humanitaire provoquée par la famine et la guerre civile ayant attiré l'attention mondiale au début de 1992. Sous les auspices des Nations Unies (ONU), le Canada a contribué au transport de secours humanitaire par avion, le tout débutant au mois d'août 1992. Cependant, le climat de plus en plus chaotique en Somalie, particulièrement dans les régions urbaines telles que Mogadiscio, a compliqué la tâche de protéger les travailleurs et les envois d'aide de l'ONU et des organisations non gouvernementales (ONG). Différentes factions somaliennes ont vite compris la valeur politique et financière des envois d'aide et se sont livrées à un pillage intensif. En réponse à cette situation, l'ONU a tenté de dépasser le simple maintien de la paix en accordant un minimum de protection à ses ressources au moyen d'une présence militaire plus robuste. Par contre, à la fin du mois de novembre, l'organisme international a reconnu son échec dans l'obtention des résultats désirés. Les États-Unis, déjà impatients devant la lenteur des progrès réalisés par l'ONU, ont alors décidé de chapeauter ce qui allait s'appeler la Force d'intervention unifiée (UNITAF). La Résolution 793 du Conseil de sécurité (3 décembre 1992) donnait le mandat à l'UNITAF de mettre en place un certain niveau de stabilité, particulièrement en Somalie du Sud, où le besoin humanitaire se faisait le plus sentir. Le Canada a approuvé cette deuxième mission et y a affecté un groupement tactique formé autour du Régiment aéroporté du Canada (RAC).

Le déploiement de l'UNITAF devait être temporaire, car l'ONU devait prendre la place des forces de la coalition dès que la situation deviendrait plus sécuritaire. Malheureusement, cet objectif s'avéra plus difficile à réaliser que prévu. Le Canada a été approché au cours des mois de mars et avril 1993 pour prolonger son engagement d'origine et pour éventuellement affecter le contingent canadien à une nouvelle mission de l'ONU à une date convenue. Les circonstances ont changé de façon

radicale au Canada entre les mois de décembre 1992 et avril 1993. Le personnel militaire et celui des Affaires étrangères du Canada doutaient du fait que le prolongement de la mission de l'UNITAF puisse avoir des résultats pratiques. Au même moment, la contrainte imposée aux ressources militaires par la réduction du budget alloué à la défense et par le renforcement des engagements dans les missions existantes de l'ONU, telles que celle dans les Balkans, a rendu difficile de recommander un appui au maintien des troupes en Somalie. La ministre de la Défense nationale, Kim Campbell, a demandé l'approbation du Premier ministre (PM), Brian Mulroney, pour refuser l'offre de l'ONU. Même s'il étudiait sérieusement l'idée de prolonger la mission canadienne, Mulroney était conscient que l'intérêt du public et des médias s'était détourné de la Somalie pour se diriger vers les Balkans. Le décès d'Arone et le scandale politique généré par l'incident et par la mauvaise gestion que le MDN et le gouvernement en firent, constituèrent également des facteurs déterminants pour le Premier ministre dans sa réflexion sur la mission de l'ONU. En juin 1993, l'ONU a été informée que le Canada retirerait ses forces dès que la zone dont il était responsable pourrait être assignée à un contingent de l'ONU.

Dawson, par son excellente analyse, clarifie le contexte politique et militaire entourant la démarche du Canada en Somalie. Tout en convenant que l'appui du Canada envers le multilatéralisme n'est une surprise pour personne, il invite ses lecteurs à porter une attention toute particulière aux pièges associés à la poursuite exubérante de cette démarche dans les affaires internationales. Ce genre de danger augmente particulièrement lorsque les décisions politiques sont motivées par la perception du public et des médias plutôt que par l'intérêt national. Dawson allègue que le « besoin » perçu d'appuyer chaque mission de l'ONU, encouragé par les images de guerre et de famine à la télévision, a entraîné l'adhésion du Canada à des plans d'action pour lesquels la communauté internationale n'était pas préparée du tout. Obnubilé par un sentiment d'optimisme orienté vers l'action provoqué par la fin de la Guerre froide, l'ONU s'est trouvée embourbée dans un territoire où il n'y avait aucune paix à maintenir et, pire encore, où il n'y avait aucune autorité politique structurée avec qui négocier parmi les factions somaliennes. La tentative de transformer la mission de maintien de la paix en mission d'imposition de la paix n'a

fait qu'aggraver la confusion de l'ONU et a finalement mené à l'implication des Canadiens dans une coalition indépendante de l'ONU. Le rôle d'imposition de la paix de l'UNITAF, approuvé par l'ONU, a ouvert un chapitre nouveau et imprévu de la politique étrangère canadienne.

Il faut remarquer l'examen détaillé que Dawson fait du processus de planification militaire appliqué à la mission en Somalie. Cet aspect de la question est souvent ignoré ou très rapidement survolé dans les études où l'accent est mis sur la politique et les politiques. L'auteur dresse ici le portrait d'un processus de planification militaire pris dans un tourbillon de changement. Les FC, en réaction à la fin de la Guerre froide et aux récentes initiatives mises en place pendant la Guerre du Golfe Persique, se transformaient graduellement en une matrice de planification conjointe plus cohérente, en mesure d'assumer rapidement des missions complexes comme celles en Somalie. Tout comme l'ONU et le gouvernement du Canada, les FC traversaient des difficultés liées à la préparation et à la mise sur pied d'une mission qui, sans être guerrière, était davantage qu'une mission de maintien de la paix traditionnelle. Chose certaine, des erreurs furent commises. Par contre, les FC ont gagné en expérience, ce qui allait constituer un atout pour les missions suivantes.

Dawson ne craint pas de discuter du meurtre d'Arone, mais ne s'y attarde pas; il a eu lieu, et les répercussions qu'il a causées entacheront la mission à jamais. Il s'attarde davantage à l'étude du processus qui a mené au choix du RAC comme contribution du Canada à l'UNITAF. Dawson fournit la preuve claire que, malgré quelques problèmes disciplinaires, dont l'auteur soutient qu'ils n'étaient pas plus importants que ceux d'autres bataillons, la décision d'envoyer le RAC en Somalie était basée sur une évaluation professionnelle transparente. Le RAC était formé, disponible et désigné pour constituer la force de réserve de l'ONU. Cela n'aurait eu aucun sens de ne pas l'envoyer là-bas. Dawson n'aborde pas l'enquête sur la mission en Somalie, car celle-ci se situe hors du cadre de ce livre. Cependant, ceci ne doit pas être perçu comme une faiblesse, mais comme une force. «*Here is Hell*» parle de la mission et non de ses suites.

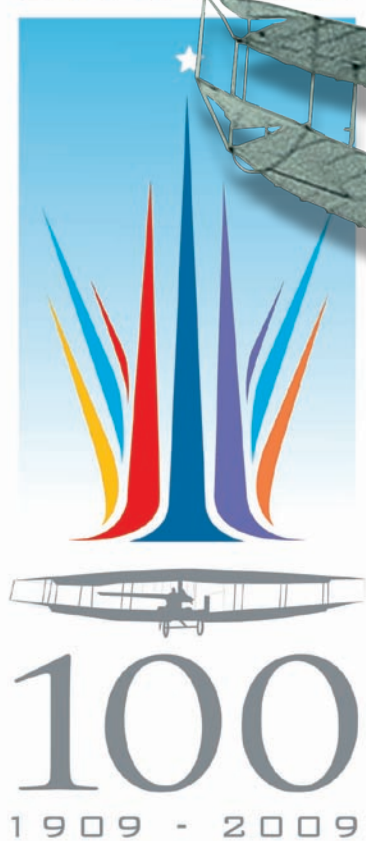
J'exprimerai deux critiques à propos du livre : une qui s'adresse à l'éditeur et l'autre, à l'auteur. Le

titre «*Here is Hell*» a sans aucun doute été choisi par l'éditeur pour attirer l'attention des acheteurs potentiels qui arpentent les rangées de livres à la librairie locale. Malheureusement, même si le récit illustre bien la complexité et le chaos qui régnaient en Somalie en 1992, le lecteur ne ressent pas l'émotion qui justifierait un titre aussi sensationnaliste. Ma deuxième critique touche la façon dont le récit est structuré. Chaque chapitre débute par une introduction qui récapitule plusieurs des thèmes principaux et des renseignements contenus dans les chapitres précédents. L'ensemble souffre de ces redondances qui entravent le débit du récit et donne l'impression que le livre est une compilation d'histoires indépendantes.

Pour quelle raison devriez-vous lire ce livre? À de nombreux égards, la mission en Somalie était un précurseur du type de mission auquel le Canada allait participer de plus en plus : moins de maintien de la paix et plus d'imposition de la paix. Le travail de Dawson intéressera les étudiants en politique étrangère et en politique de défense. D'un point de vue aérospatial, il donne un bon aperçu de la partie de la mission qui porte sur l'aérotransport, ce qui constitue une partie importante, mais souvent négligée, des missions internationales des FC. Le livre offre également un aperçu de la façon dont le processus de planification militaire a su affronter les changements politiques et organisationnels de grande envergure dont profitent aujourd'hui les planificateurs. Par-dessus tout, «*Here is Hell*» offre un exemple concret de la façon dont les meilleurs efforts des personnes concernées peuvent rapidement être éclipsés par un seul événement et par ses effets. Voilà une leçon à toujours garder en mémoire. ■

*Le Major Bill March, un navigateur de l'aéronautique navale qui s'intéresse aux concepts et à la doctrine des véhicules aériens sans pilote, a enseigné l'histoire de la défense et de la puissance aérienne du Canada au niveau du baccalauréat universitaire. Il poursuit des études doctorales sur la guerre au Collège militaire royal du Canada.*

CANADA



## À TRAVERS LES EMBÛCHES ET BIEN PLUS ENCORE : CAP SUR LE CENTENAIRE DE L'AVIATION DU CANADA

Par le Lieutenant Steven Dieter

L'année 2009 marque le 100<sup>e</sup> anniversaire du premier vol canadien contrôlé à bord d'un appareil à moteur plus lourd que l'air, qui a été réalisé par J.A.D. McCurdy aux commandes du Silver Dart.

Très peu de pays doivent davantage à l'aviation que le Canada, car celle-ci a donné accès à tout le pays et parce qu'elle demeure encore aujourd'hui un lien vital avec de nombreuses régions nordiques et éloignées. L'importance



Envol de l'aéronef Silver Dart de l'Aerial Experimental Association, piloté par Douglas McCurdy.  
MDN/Bibliothèque et Archives

de l'aviation de nos jours et de ce qu'elle a fait pour le Canada jusqu'à présent se compare à la contribution du Chemin de fer Canadien Pacifique au cours des années qui ont suivi



Le pionnier de l'aviation J.A.D. McCurdy aux commandes du Silver Dart de l'AEA.  
MDN/Bibliothèque et Archives Canada

la Confédération. Aujourd'hui, l'activité aérospatiale forme une part plus importante de la base industrielle du Canada que de tout autre pays.

L'histoire de l'aviation militaire au Canada a débuté à Petawawa en août 1909, au moment où a eu lieu le premier vol militaire canadien, réalisé à bord du *Silver Dart*. Il s'est écoulé six mois avant qu'un autre militaire ne participe à un vol à titre de passager. Bien que l'intérêt officiel des décideurs envers la puissance militaire aérienne n'ait pas tenu, les Canadiens, eux, étaient mordus.

En 1914, quand la guerre est passée de menace à réalité, des milliers de Canadiens se sont enrôlés dans les Forces. L'histoire de la Force aérienne est semée de réussites de Canadiens, provenant pour la plupart du Corps expéditionnaire canadien, qui se sont joints au Royal Flying Corps et au Royal Naval Air Service pendant la Grande Guerre. Certains de ces aviateurs, tels Billy Bishop, Ray Collishaw et Billy Barker, se sont taillé une réputation dans les airs. D'autres, cependant, comme le premier ministre Lester Pearson et le pionnier de la Ligue nationale de hockey, Conn Smythe, ont acquis une renommée bien plus grande après la guerre. Le Canada est devenu un bastion de l'instruction car les pilotes étaient formés au camp Borden, établi de fraîche date.



Camp Borden 1914

MDN/Bibliothèque et Archives Canada

Les efforts de mise sur pied d'une force aérienne canadienne ont débuté en 1918 mais il a fallu attendre six ans la création officielle de l'Aviation royale du Canada

(ARC), le 1<sup>er</sup> avril 1924. L'ARC n'était pas seulement responsable de l'aviation militaire; elle a aussi été chargée, jusqu'au milieu des années 1930, de l'aviation civile. Des fonctions comme les opérations photographiques et forestières, ou le contrôle de l'aviation civile (y compris la délivrance de brevets civils de pilotage) ont contribué à donner à l'ARC sa raison d'être pendant la Grande Crise, quand les budgets des trois armes ont subi des coupures.



Signature de l'accord du Commonwealth Air Training Plan

Walter J. Turnbull / Bibliothèque et Archives Canada / C-024696

Quand le Canada est entré en guerre, lors de la Deuxième Guerre mondiale, le premier ministre Mackenzie King a proposé, en 1939, de former les équipages aériens. C'est ainsi que le Canada est devenu le foyer du Commonwealth Air Training Plan, qui préparait au combat des équipages du monde entier. Les pilotes canadiens ont pris part à la bataille d'Angleterre, défendant l'espace aérien anglais contre les attaques allemandes. À mesure que de plus en plus de Canadiens se qualifiaient en tant que membres d'équipage et partaient pour le théâtre des opérations, en Europe, davantage d'escadrons étaient créés pour répondre à leurs besoins. En 1943, le nombre d'escadrons canadiens de bombardiers a donné lieu à la création du Number 6 Bomber Group, l'une des formations les plus productives du Bomber Command.

La Force aérienne a continué à jouer un rôle sur la scène mondiale après la Deuxième Guerre mondiale, ses pilotes s'intégrant aux escadrons américains de chasseurs lors

du conflit coréen. Dans le cadre de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord, des membres de la Force aérienne ont été affectés à des bases aériennes d'Europe pour aider à défendre le monde occidental. Quand le risque d'une attaque a semblé se rapprocher de la patrie, le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord, une alliance toujours existante, a été formé.



Un technicien de service dirige un pilote d'un chasseur CF18 Hornet en visite à un hangar temporaire, suite à un vol de routine au-dessus de la côte Atlantique. Cet Hornet, du 425<sup>e</sup> Escadron d'appui tactique de la 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville, est l'un des six aéronefs transférés à la 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood, après les attaques terroristes du 11 septembre. À ce moment, le NORAD a tenu à accroître les patrouilles aériennes dans la région.

Photo par le sgt Dennis Mah, DGAP/Caméra de combat J5 AP

Avec la formation du Commandement aérien, en 1975, la Force aérienne a contribué à la défense des valeurs du Canada et à ses efforts d'ordre humanitaire au pays et à l'étranger. Les apports de la Force aérienne ont profité à des opérations dans le monde entier, que l'on parle de la première Guerre du golfe, des conflits en Bosnie ou au Kosovo ou encore de différentes opérations de maintien de la paix. La coopération civilo-militaire se traduit par nombre d'opérations de recherche et sauvetage dans le cadre desquelles la Force aérienne collabore avec la Garde côtière canadienne et des organismes civils pour sauver des vies. La Force aérienne coopère avec la Marine pour protéger les abords maritimes des côtes canadiennes et participe aux opérations tactiques clés de l'Armée de terre. Ses chasseurs CF18 ont pris l'air le 11 septembre 2001 dans le cadre des mesures de protection de l'espace aérien contre le terrorisme et pour assurer l'atterrissage normal des innombrables avions détournés vers les cieux canadiens – et le sol canadien – par suite des attaques perpétrées contre les États-Unis.

La Force aérienne répond à l'appel en temps de paix comme en temps de guerre. Les équipages aériens, le personnel au sol et le personnel de soutien ont défendu des cieux du monde entier et se sont efforcés d'accroître l'influence et l'impact de l'aviation. Ils se sont littéralement rendus *à travers les embûches jusqu'aux étoiles* et au-delà. La Force aérienne est un fier élément de cette tradition depuis, pratiquement, le début, et son avenir semble aujourd'hui plus glorieux et plus brillant que jamais.

Tous les membres des Forces canadiennes, leur famille et leurs amis sont invités à prendre part aux célébrations et activités qui se dérouleront en 2009. Qu'il s'agisse d'aide humanitaire, de recherche et sauvetage, d'aviation tactique ou de soutien maritime, les rôles et influences de la Force aérienne se font sentir dans tous les environnements des Forces et dans le monde civil. Le ministère de la Défense nationale, que représente la Force aérienne, est l'une des dix-sept organisations membres du Projet du centenaire de l'aviation du Canada.

Ce projet est, à l'échelle nationale, considéré comme un moyen d'appuyer les Canadiens qui veulent faire du 100<sup>e</sup> anniversaire du premier vol au Canada une occasion à souligner. Les célébrations toucheront non seulement l'événement historique du 23 février 1909, jour du premier vol du *Silver Dart*, mais aussi les réussites canadiennes, tant au pays qu'à l'étranger, de l'aviation civile et militaire survenues au fil des décennies qui ont suivi cet événement.

Les célébrations du centenaire de l'aviation du Canada engloberont l'histoire des activités aériennes et spatiales, des activités d'information des jeunes, les aspects technologiques et commerciaux du développement de l'aérospatiale et les carrières dans le domaine et, d'abord et avant tout, l'établissement de liens avec les Canadiens et les Canadiennes. Plusieurs de ces activités souligneront les réussites des 100 dernières années et accroîtront la compréhension qu'ont les citoyens du Canada de l'importance des faits aériens et spatiaux pour leur pays.



Les Golden Hawks formée pour célébrer le cinquantième anniversaire des vols motorisés au Canada ainsi que le 35<sup>e</sup> anniversaire de l'ARC en 1959. L'équipe des Golden Hawks réussit à prolonger son existence au-delà de la première année prévue jusqu'à après son 317<sup>e</sup> spectacle à Montréal (Québec) en 1963 où elle est démantelée. Photo FC

complète de commémoration avec des activités stimulantes et instructives qui se tiendront d'un océan à l'autre.

Visitez le site Web du centenaire à l'adresse [www.airforce.canadiancentennialofflight.ca](http://www.airforce.canadiancentennialofflight.ca) ■

*Le Lieutenant Steven Dieter aspire au titre d'officier des Affaires publiques. Il acquiert en ce moment de l'expérience de travail au sein du groupe du Directeur – Affaires publiques (Air), au Quartier général de la Défense nationale, où on l'a chargé du Projet du centenaire de l'aviation du Canada. Il est historien associé de la Force aérienne du Bureau du patrimoine et de l'histoire de la Force aérienne et a été historien du Musée Billy Bishop, situé dans sa ville natale, Owen Sound, en Ontario.*

La Monnaie royale canadienne, par exemple, frappera une pièce commémorative pour aider à marquer le centenaire. Postes Canada mettra en vente, en février, un timbre-poste coïncidant avec les célébrations de Baddeck, en Nouvelle-Écosse. Des collectivités et entreprises de tout le pays – petites et grandes, militaires et civiles – sensibiliseront les Canadiens et les Canadiennes au Centenaire de l'aviation au moyen d'événements spéciaux. En 2009, les Snowbirds seront accompagnés du *Hawk One*, un F86 Sabre remis à neuf arborant les couleurs de l'équipe de démonstration aérienne de l'ARC, les Golden Hawks. Ce ne sont là que quelques-unes des activités prévues pour 2009. Si vous prévoyez organiser quelque chose, informez-en vos compatriotes par l'entremise du site Web du Centenaire de l'aviation.

Le premier vol a été réalisé par un matin froid, celui du 23 février 1909, à Baddeck, en Nouvelle-Écosse, et le Projet du centenaire de l'aviation du Canada coordonnera une année

## Projet du centenaire de l'aviation du Canada

### Organisations membres:

- Air Force Association of Canada
- Association canadienne de l'aviation d'affaires
- Association de la Force aérienne du Canada
- Association des industries aérospatiales du Canada
- Canadian Aeronautical Preservation Association
- Canadian Aviation Historical Society
- Canadian Owners and Pilots Association
- Conseil canadien de l'entretien des aéronefs
- Conseil des aéroports du Canada
- Institut aéronautique et spatial du Canada
- Ligue des cadets de l'Air du Canada
- Ministère de la Défense nationale
- Musée de l'aviation du Canada
- NAV CANADA
- Panthéon de l'aviation du Canada
- Silver Dart Centennial Association
- Vintage Wings of Canada





# L'AVANT-GARDE

**Dans de beaux draps : Comment notre force d'hélicoptères tactiques est devenue ce qu'elle est**

*par le Col Randall Wakelam*

Il est difficile de s'opposer aux conclusions auxquelles sont parvenus Thierry Gongora et Slawomir Wesolkowski dans leur article<sup>1</sup> sur la force d'hélicoptères tactiques de la Force aérienne : elle n'est pas équilibrée. Toutefois, la question lancinante n'a pas encore été posée : comment en sommes-nous arrivés là? Dans les quelques paragraphes qui suivent, j'essaierai de faire la lumière sur la doctrine de l'aviation et sur les achats effectués dans les années 1970, 1980 et 1990, car j'estime que ce contexte historique est essentiel pour comprendre notre situation actuelle. Une grande partie de ce que vous allez lire est fondée sur des souvenirs personnels et des anecdotes.

Dans les années 1960, il y avait trois catégories d'hélicoptères (j'utiliserai les catégories décrites dans l'article original). Les hélicoptères de reconnaissance (Hiller CH112 *Nomad*) étaient utilisés par les régiments blindés faisant partie de ce qu'on appelait alors les « bubble troops ». Ensuite, le Corps royal de l'intendance de l'Armée canadienne a mis en service le Peloton d'hélicoptères de transport n° 1 et l'a doté d'hélicoptères de transport léger (Vertol CH113 *Voyageur*). Finalement, nous avons fait l'acquisition de l'équivalent d'un escadron d'hélicoptères polyvalents CUH-1H *Iroquois* (CH118 par la suite) et nous avons formé le 403<sup>e</sup> Escadron, qui annonçait de plus grandes choses à venir. Nous possédions donc trois des quatre principales catégories d'hélicoptères tactiques. Vers la fin des années 1970, nous avons remplacé les trois flottes par des appareils plus récents, c'est-à-dire l'hélicoptère de reconnaissance CH136 *Kiowa*, l'hélicoptère de transport moyen CH147 *Chinook* et l'hélicoptère polyvalent CH135 *Twin Huey*.

La doctrine de l'aviation tactique a été formulée à la fin des années 1960 et promulguée dans la Publication des Forces canadiennes (PFC) 311(5), en 1971. La PFC 311(5), intitulée « The Tactical Helicopter Squadron in Battle », était un document de la Force mobile à l'époque où il n'y avait pas d'Armée de terre ou de Force aérienne à proprement parler et où les appareils aériens et d'aviation tactiques du 10<sup>e</sup> Groupement aérien tactique appartenaient à l'élément Terre. D'autres titres de la série 311 s'adressaient au bataillon d'infanterie, aux régiments blindés et d'artillerie, et ainsi de suite. Dans la PFC 311(5), on décrivait quatre catégories d'hélicoptères similaires à ceux de l'armée américaine, laquelle servait de modèle de référence aux pays de l'Organisation de Traités de l'Atlantique Nord. Ces catégories étaient les suivantes : hélicoptères d'observation, hélicoptères polyvalents, hélicoptères de transport et hélicoptères d'attaque. Les membres du 10<sup>e</sup> Groupement aérien tactique, même s'ils savaient qu'il était peu probable que le Canada se procure des appareils d'attaque à cause de leur coût et pour des questions d'ordre politique, comprenaient bien la nécessité des hélicoptères d'attaque sur le champ de bataille de la guerre froide. Lorsque cela était possible, des appareils d'attaque de l'armée américaine participaient aux exercices en campagne en sol canadien, et le Canada procéda à un échange d'hélicoptères d'attaque à la fin des années 1970. Les appareils d'attaque participaient aussi aux jeux de guerre et à aux activités de modélisation de la recherche opérationnelle. Lorsque l'Armée de terre a mis sur pied son organisation idéale en temps de guerre froide au Collège d'état-major, à savoir le Corps 86, elle comprenait non seulement une escadre complète d'hélicoptères d'attaque, mais aussi une escadre d'hélicoptères de transport moyen et des escadres mixtes à l'intérieur de chacune des divisions de l'armée de terre. Il ne faisait aucun doute quant à l'importance d'une force aérienne équilibrée.

Dans la deuxième moitié des années 1980, on a constaté que les trois flottes auraient bientôt besoin de refontes à mi-vie. Des projets ont été lancés, mais ils avançaient lentement, comme tout projet de cette envergure. Pour compliquer le problème, même si les aéronefs étaient maintenant mis en service par la Force aérienne, l'argent alloué pour ces projets provenait en

grande partie de l'Armée de terre, car les moyens se situaient aussi en grande partie du côté de la force terrestre. Au même moment, on faisait des pressions dans la Force aérienne pour que le nombre de flottes en service soit rationalisé.

Le concept du projet combiné d'acquisition d'hélicoptères visait l'acquisition d'un aéronef, l'EH-101, pour remplacer les *Vertol* de recherche et sauvetage, les *Sea King* de la marine et étrangement, les *Chinook*. Ce concept fut rejeté, pour ce qui est des *Chinook* du moins, lorsqu'il a été déterminé que la plus grande charge que pouvait supporter l'EH-101 était l'unité avant ou l'unité arrière du véhicule BV-206 pouvant se déplacer sur la neige, et que le carburant disponible leur permettait d'en faire le transport sur une distance d'environ 60 km seulement. Cela signifiait qu'il faudrait envisager d'allonger le *Chinook*. À l'époque, la flotte comprenait sept aéronefs et ces derniers avaient fait preuve de peu de fiabilité. Avec les trois aéronefs du 447<sup>e</sup> Escadron à Namao et les quatre aéronefs du tableau d'effectifs et de dotation du 450<sup>e</sup> Escadron à Ottawa, il y avait bien des jours où chaque escadron ne disposait que d'un seul aéronef. Ces appareils ne se trouvaient pas dans les unités ou les formations de l'armée de terre et, par conséquent, on les jugeait souvent peu utiles. Ainsi, lorsque l'on a demandé à l'armée de terre de verser quelque 500 millions de dollars pour leur remise en état, la réponse fut négative. Ces aéronefs, comme nous le savons tous, ont été vendus aux Hollandais.

À titre de comparaison, le projet d'allonger le CH135 semblait comporter peu de coûts et peu de risques. Les Marines américains procédaient à l'élargissement de leur flotte d'UH-1N et il paraissait plausible d'y ajouter l'aéronef canadien. Dans le même ordre d'idées, le projet *Kiowa* étudiait des options comme celle du programme OH58D de l'armée américaine pour offrir un aéronef renouvelé doté de capacités pour les années à venir, qui serait ironiquement doté d'une capacité d'observation et d'une capacité armée accrues.

Malgré tout, il était peu probable que ces projets aillent de l'avant étant donné la période du dividende de la paix qui a suivi la fin de la guerre froide. Lorsque le budget de la défense s'est figé, il semblait n'y avoir aucune autre solution que de prolonger la durée de vie de ces deux flottes, comme nous le faisons à l'heure actuelle avec le *Sea King*. Ainsi, lorsque le gouvernement a annoncé, à l'automne de 1991, que les FC achèteraient 100 *Griffon* CH146 de Bell pour remplacer les deux flottes restantes, il était difficile de concevoir comment la doctrine de l'aviation pourrait s'adapter à cette situation. Les groupes de travail étaient étonnés de voir les configurations d'équipages tenter de protéger au moins une partie de la capacité de reconnaissance du *Kiowa*; chaque escadron devait conserver environ six des observateurs d'armes de combat qui formaient l'équipage du CH136. Plus tard dans les années 1990, on procéda à la création d'une suite de moyens d'observation de pointe (l'électro-optique, la reconnaissance, la surveillance et l'acquisition d'objectif), pour permettre à l'aéronef de faire de l'observation à distance.

Pendant l'avancement de ces travaux (qui se poursuivent toujours), qui visent à faire entrer une même flotte dans deux catégories, le pays était (comme le soulignent Gongora et Wesolkowski) sans capacité de transport, d'attaque ou de reconnaissance. On pourrait conclure que même si nous reconnaissons depuis les tout premiers débuts de l'aviation la nécessité d'une suite complète et équilibrée de catégories et de capacités d'aéronefs, en réalité nous nous sommes mis dans de beaux draps. ■

*Le Col Randall Wakelam a servi dans les 408<sup>e</sup>, 403<sup>e</sup> et 430<sup>e</sup> Escadrons, de 1977 à 1986. De 1988 à 1989, il était à la tête de la Direction des services aéroterrestres 3, où il était responsable de l'acquisition d'aéronefs. De 1991 à 1993, il a commandé le 408<sup>e</sup> Escadron et il est actuellement directeur de la recherche et des symposiums au Collège des Forces canadiennes.*

#### Note

<sup>1</sup> Thierry Gongora et Slawomir Wesolkowski, « À quoi une force d'hélicoptères tactiques équilibrée ressemble-t-elle? Comparaison internationale », *La Revue de la Force aérienne du Canada*, vol. 1, n<sup>o</sup> 2 (été 2008), p. 13 à 19. Disponible en ligne à La Revue de la Force aérienne - Publication actuelle (consulté le 15 août 2008).